JAHRGANG 12
JULI 1963

7

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN



VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS DM 1,–

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



7 JULI 1963 · BERLIN · 12. JAHRGANG



Herausgeber: TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner"**; Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– DM. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28/31 und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2, Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167 und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, Leipzig C 1, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Reizend nimmt sich der neue „alte" Nebenbahn-Abteilwagen von Piko auf der Modelleisenbahnanlage aus. Im Hintergrund der Nebenbahntriebwagen VT 135

Rücktitelbild

Das ist das Vorbild des H0-Modells der Baureihe 75 von der Fa. Gützold KG

Fotos: G. Illner, Leipzig

In Vorbereitung

X. Internationaler Modellbahnwettbewerb
Wir gießen Achslagerblenden
Maßstäblich – aber nicht völlig modellgerecht

Große Normen für kleine Bahnen

Alle Erzeugnisse für Modelleisenbahnen und Zubehör sind, das geht aus vielen Veröffentlichungen dieser Zeitschrift hervor, aus dem Stadium heraus, in dem ihnen qualitative Mängel nachgesehen werden.

Nach den Beschlüssen von Partei und Regierung sind alle Produktionsbetriebe und deren vorgesetzte Dienststellen für den technisch-wissenschaftlichen Höchststand ihrer Erzeugnisse verantwortlich; in diese Verantwortlichkeit sind auch die wissenschaftlich-technischen Zentren des jeweiligen Produktionszweiges einbezogen.

Während in allen anderen Produktionszweigen die Wechselwirkung zwischen Qualitätsproduktion – Qualitätskontrolle – Klassifizierung und Qualitätssicherung nahezu als ein einheitlicher Komplex bezeichnet werden kann, ist im Produktionszweig Spielzeug die Qualitätskontrolle erst seit der Veröffentlichung des Spielzeugdokumentes obligatorisch geworden.

Wie notwendig eine Qualitätskontrolle ist, geht nicht nur aus den Publikationen des „Modelleisenbahners" hervor; auch die Klagen des Handels lassen die teilweise unbefriedigende Qualität des Spielzeuges erkennen. Die Produzenten ihrerseits sind – das beweisen viele Fehleinschätzungen des Qualitätsstandes der eigenen Produkte – davon überzeugt, „das Beste zu liefern", da die Qualitätsbegriffe so lange relativ bleiben, als sie nicht durch reproduzierbare Werte eindeutig definiert sind. (Reproduzierbare Werte sind Merkmale eines Produktes, die am Modell bzw. in der Konstruktionszeichnung festgelegt sind und im Standard so genau fixiert werden müssen, daß die einzelnen Teile, die während der Fertigung in beliebiger Stückzahl hergestellt werden, dem Muster entsprechen.) Für die Qualität der Modelleisenbahn und deren Zubehör gilt folgende Definition: Gebrauchswert, einschließlich der Funktion, Konstruktion, Materialeigenschaften, Verarbeitung, der ästhetischen Gestaltung und des pädagogischen Wertes ist Qualität.

Die Festlegung der Reihenfolge, der Wertigkeit dieser Kennwerte bzw. Bedingungen für die einzelnen Eigenschaften ist die wesentlichste Voraussetzung für die Erarbeitung eines Standards mit Qualitätsbewertungsmerkmalen zur Klassifizierung der Erzeugnisse. Diese Reihenfolge ist nicht konstant, sondern je nach Erzeugnis variabel. Je genauer sie festgelegt wird, desto weniger Meinungsverschiedenheiten erschweren die Urteilsfindung bei der Einstufung der Erzeugnisse; denn: „Der niedrigste Kennwert einer Haupteigenschaft bestimmt den Gesamtwert des Erzeugnisses und damit das zu erteilende Gütezeichen." Bei Modellbahnen wird aber, um nur ein Beispiel zu nennen, eine nicht ganz einwandfreie Oberflächenbeschaffenheit (-Güte) von Teilstücken das Gütezeichen, das sich als Ergebnis der Beurteilung der Haupteigenschaften ergibt, nicht so beeinflussen.

Selbstverständlich müssen die Forderungen im Standard den technisch-wissenschaftlichen Höchststand berücksichtigen; dabei muß beachtet werden, daß ein Standard kein „Kochbuch" ist und sein darf.

Zum Beispiel darf die Forderung für eine Winkel-Stoß- oder Nahtverbindung nicht eine bestimmte Anzahl Nieten oder Schrauben bzw. einen bestimmten Kleber enthalten, sondern nur die Festigkeit bei einer bestimmten Belastung umreißen, die im Idealfalle in physikalischen Werten anzugeben ist, um dem Konstrukteur die Wahl der vorhandenen vielfältigen Möglichkeiten zu überlassen.

Obwohl Standards ebenso wie der Erzeugnispaß wichtige Arbeitsmittel für eine Qualitätsproduktion sind, gibt es sie für das Gebiet Modellbahnen und Zubehör noch nicht, so daß eine Qualitätsbeurteilung erschwert ist.

Das DAMW stützt sich bei der Durchführung seiner Aufgaben der Qualitätsbeurteilung der Erzeugnisse auf verbindliche Standards und andere Güte- und Prüfvorschriften. Nach den geltenden Bestimmungen sind die Qualitätsbewertungsmerkmale von den zuständigen Fachgremien auszuarbeiten. Die Verbindlichkeitserklärung erfolgt durch den gesetzlich festgelegten Personenkreis. Vor der Verbindlichkeitserklärung ist die Stellungnahme der ebenfalls gesetzlich festgelegten Gremien und als letzte Instanz die Zustimmung zur Verbindlichkeitserklärung vom DAMW einzuholen.

Hierbei läßt sich das DAMW als staatliches Kontrollorgan davon leiten, daß auf dem Weltmarkt harte und objektive Maßstäbe gelten, die keinerlei Rücksicht auf subjektive und objektive Schwierigkeiten der einzelnen Produzenten nehmen. Allerdings werden konkurrenzbedingte Überspitzungen und Werbeslogans des kapitalistischen Auslandes nicht berücksichtigt.

Durch diese Verfahrensweise ist gewährleistet, daß die im Standard enthaltenen Qualitätsforderungen den wissenschaftlich-technischen Höchststand widerspiegeln. So wird z. B. „das ‚Gütezeichen 1' für Erzeugnisse mit guter Qualität erteilt, die das Weltniveau darstellen und damit dem Durchschnitt der von den führenden Industrieländern auf dem Weltmarkt angebotenen Erzeugnisse entsprechen."

Da für die Modellbahnen mit Zubehör überhaupt kein Standard vorlag, der Produktionszweig selbst auch keinerlei Vorbereitungen für die Ausarbeitung eines Standards mit Qualitätsbewertungsmerkmalen getroffen hatte, wurde auf Initiative des DAMW auf der Grundlage der von diesem erarbeiteten Güterichtlinien ein Standard aufgestellt. Der erste Entwurf wurde mit einem Arbeitskreis beraten, in dem der VEB Piko, VEB OWO, die Firmen Zeuke & Wegwerth, Gützhold und Schicht und das DAMW vertreten waren; vier Mitarbeiter dieses Arbeitskreises sind Gutachter des DAMW. Dieser erste Entwurf, dem bis auf zwei Punkte zugestimmt wurde (!), wird nach der erforderlichen standardtechnischen Überarbeitung in der Zeitschrift „Standardisierung – Spielzeug" veröffentlicht. Einer der strittigen Punkte, die Garantieverpflichtung, wird nicht in den Klassifizierungsstandard aufgenommen, da die Verpflichtung zur Garantieleistung in der Verordnung über die staatliche Material- und Warenprüfung der Deutschen Demokratischen Republik gesetzlich festgelegt ist.

Der zweite strittige Punkt, die Abhängigkeit des Gesamturteils von Teilurteilen, wird ebenfalls nicht aufgenommen, da er nicht in einen Klassifizierungsstandard, sondern in eine Prüfvorschrift gehört.

Die objektive Urteilsfindung wurde bereits im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der Festlegung der Wertigkeit erläutert, so daß der vorliegende Entwurf, der nochmals mit dem gleichen (oder erweiterten) Arbeitskreis beraten wird, wohl bald seine Verbindlichkeitsreife erhält.

Aus der Arbeit des DAMW, J. G. Schaff

KARL FRAUENBERGER, Goldlauter, Krs. Suhl

Eine klappbare Anlage

„Anbei übersende ich Ihnen einige Aufnahmen und den Gleisplan meiner leider noch nicht fertigen Modellbahnanlage. Die Geländedecke wird im Laufe des Jahres vollendet, außerdem kommen auch noch die Signale dazu. Die Anlage ist 2 × 1,20 m groß und klappbar an der Wand befestigt. Im hochgeklappten Zustand wird alles von einem Vorhang verdeckt.

Ich habe einen Bahnhof mit Bahnbetriebswerk und Güterschuppen und einen Haltepunkt vorgesehen. Bis jetzt besitze ich eine Personenzugtenderlok BR 64 und eine Tenderlok BR 80.

Die Gebäude, mit Ausnahme des Schrankenpostens, sowie Wasserturm, Bockkran und Kohlenbansen habe ich nach Plänen aus dem „Modelleisenbahner" angefertigt. Ich habe versucht, die Anlage so einfach wie möglich und doch recht interessant zu gestalten, da sie ja vor allen Dingen als Beschäftigung für meine vier Söhne (6–15 Jahre) gedacht ist." So schrieb uns Herr Karl Frauenberger aus Goldlauter, Kreis Suhl. Wir wünschen ihm und seinen vier Söhnen noch recht viel Freude beim weiteren Ausbau und Betrieb der Anlage.



Bild 1 Die hochgeklappte Anlage wird von einem Vorhang verdeckt

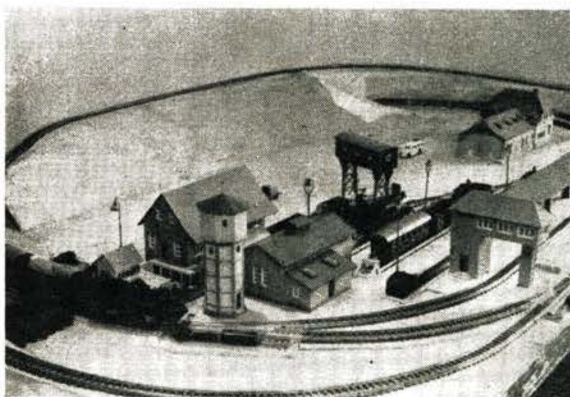
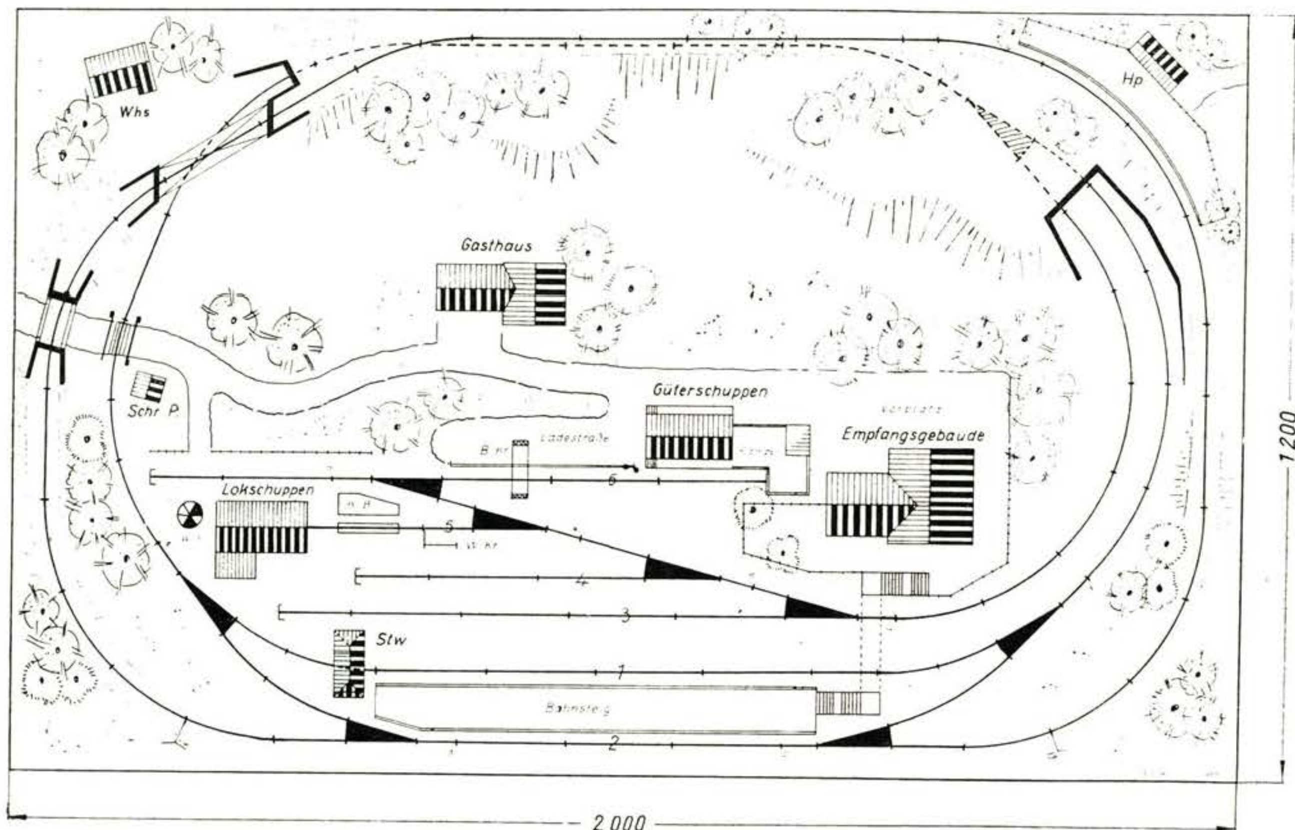


Bild 2 Ein Blick auf die Anlage

Bild 3 Der Gleisplan. Unser Zeichner hat gegenüber der Fotografie einige Verbesserungen vorgenommen, die der Anlage einen noch größeren Reiz geben

Fotos: Karl Frauenberger



GÜNTER FROMM, Erfurt, und GÜNTER BARTHEL, Erfurt

Bauanleitung für die Lokomotive S 1 der ehemaligen Preußischen Staatsbahn *(Fortsetzung)*

конструкция паровоза серий «С-1» прежной прусской Гос. Ж. Д.

Instruction for Construction of a Series „S 1" of the Former Prussian State's Railways

Instruction de construction d'une locomotive à vapeur de série „S 1" d'anciens C. F. de la Prussie

Die hintere Treibachse erhält das Stirnrad, das wir mit einem Splint an der Achse befestigen. Vergessen wir nicht, vorher dünne Unterlegscheiben, die wir aus Zelluloid mit einem Bürolocher leicht selbst herstellen können, auf jeder Seite der Achse aufzuschieben. Nun können die Räder zusammengenietet werden, nachdem man sie vorher auf gleichen Kurbelzapfenwinkel abgestimmt hat.

Es ist selbstverständlich, daß wir nun erst einmal die grob ausgesägten und auf Maß gebohrten Kuppelstangen anbringen und die zweite Probefahrt mit der Hand machen.

Die Bohrung für das Laufrad wird ebenfalls nach unten geöffnet, und wir können wahlweise entweder das von mir gewählte 11,5-mm-Laufrad einsetzen oder das vorbildgetreue 12,5-mm-Rad. Da die Spurkränze bei unseren Modellrädern ohnehin etwas überdimensioniert sind, würde ich das kleinere Laufrad empfehlen. Damit das Laufrad nicht herausfällt, wird Teil 7 unter die vordere Befestigungsschraube des Bodenblechs geklemmt.

Schnecke und Schneckenlager, Teile 14 und 15, sind leicht anzubringen: ein kleines Spiel zwischen Schnecke und Stirnrad muß vorhanden sein.

Da wir zu denjenigen gehören, die nicht erwarten können, bis die Lok mit eigener Kraft fährt, wollen wir nun erst den Tender in Arbeit nehmen.

Wir beginnen mit dem Bodenblech Teil 43. Die Pufferbohle Teil 52 kann gleich mit vorgesehen und später abgewinkelt werden.

Der Tender erhält nun wie die Lok einen Rahmen, in dem die Radsätze lagern. Das hat verschiedene Vorteile. Die Radsätze sind gut seitenverschiebbar, die Montage ist äußerst einfach, sie sind leicht auswechselbar und gut zu reinigen, außerdem sind die stromführenden Kontakte leicht anzubringen.

Der Aufbau ist analog dem Lokrahmen durchzuführen. Zu beachten ist, daß das mittlere Loch als Langloch ausgebildet wird, damit ein einwandfreier Lauf des Tenders erzielt wird. Zur Verstärkung und als Halterung der unteren Kontaktplatte Teil 48 werden zwei Messingvierkante zwischen die Innenwangen Teil 44 gelötet. Dabei ist darauf zu sehen, daß die aus Pertinax bestehende Kontaktplatte Teil 48 wenigstens 5/10 mm über das Rahmenteil stehen soll, damit die Stromabnahmefedern keinen Kurzschluß verursachen. Mir stand eine Pertinaxplatte mit aufgewalzter Kupferfolie zur Verfügung. Sollte dieses Material nicht vorhanden sein, so muß man feines Messing- oder Kupferblech aufnieten. Wir wählen nun eine einfache Motorbefestigung. 0,5 mm dickes Messingrohr, 17 mm ∅ (altes Fotostativ), wird in einer Länge von 20 mm abgeschnitten und in der Längsrichtung einmal durchgesägt. Der Mantel wird auf eine Grundplatte Teil 50 aufgelötet, nachdem vorher eine Kehlung ausgefeilt wurde. Mit 1,4-mm- oder 1,7-mm-Schrauben wird das Motorlager von unten an das Bodenblech angeschraubt. Der Motor läßt sich nun leicht in den Blechmantel schieben.

Die Kontaktübergabe ist aus der Zeichnung ersichtlich. Sie ist so aufgebaut, daß man alle Teile mechanisch lösen kann, der Motor also jederzeit auswechselbar ist oder herausgenommen werden kann. Ein Pol wird an das Kontaktstück Teil 49 gelötet, der andere Pol erhält eine kleine Messingblattfeder (gut brauchbare Messingfedern finden wir in Mundharmonikas), die man einfach in den Motormantel mit einklemmt.

Antriebswelle und Kupplung zugleich zwischen Tender und Lok ist ein Stück Ventilgummi. Da der Piko-Rundmotor eine schwache Welle hat, muß man sie mit Hilfe eines Isolierschlauches verstärken. Den Isolierschlauch findet man in der entsprechenden Dicke an Kupferlitze oder Kupferdraht.

Nun ist es soweit. Die erste Probefahrt kann beginnen. Verläuft alles zur Zufriedenheit, können wir nun beruhigt und mit viel Liebe „ihr Kleid nähen".

Nach dem Aussägen des vorderen Umlaufbleches Teil 18 müssen die Radschutzkappen Teile 33 und 34 sehr sorgfältig eingepaßt und eingelötet werden. Die Räder dürfen unter keinen Umständen innen an den Radschutzkappen schleifen. Der Kessel wird vorläufig am Umlaufblech nur angeschraubt. Vom Bodenblech Teil 4 kann nun auch die Gehäusebefestigungsschraube eingesetzt werden, die Fahrgestell und Oberteil zusammenhält. Zu beachten ist, daß auf das Bodenblech ein Distanzröhrchen gelötet werden muß, da sonst beim Anziehen der Schraube Verklemmungen eintreten können (siehe Teil 4).

Der Zylinderblock wird in den Rahmen nur eingesteckt und nach oben durch das Umlaufblech gehalten.

Alle anderen Teile können leicht aus der Zeichnung abgelesen und angebracht werden. Nun noch ein kleiner Tip für das Sicherheitsventil Teil 29. Die Federattrappe erhält man am besten dadurch, indem man auf 0,5 mm dicken Messingdraht dünnen Kupferdraht wikkelt, zusammenschiebt und in der entsprechenden Länge abschneidet.

Wer keinen Wert auf Federpuffer und Reichsbahnkupplung legt (ich brauche sie, weil ich Puffer an Puffer fahre), kann ohne Schwierigkeit bei entsprechender Bohrung handelsübliche Puffer und Kupplungen anbringen.

Beim Tenderaufbau gibt es wenig Schwierigkeiten. An die Innenwand des Teils 61 löten wir einen Kupferdraht, der den Wasserkastendeckel Teil 69 in gleicher Höhe hält. Nach vorn wird der Tender durch das Zwischenteil Teil 74 abgeschlossen. Zum Schluß wird in Größe des Wasserkastendeckels ein Stück Leinewand, Steifleinen o. ä. geschnitten. Es erhält Aussparungen für Wassereinlauf- und Gerätekastendeckel. Nach dem Streichen mit schwarzer Nitrofarbe wird es mit Kittifix oder Agol eingestrichen und feine glänzende Kohle eingedrückt. Das geschieht natürlich nicht im Tendergehäuse, da wir es ja abnehmbar haben wollen.

Die Farbgebung des Modells kann nach historischen und „modernen" Gesichtspunkten erfolgen.

Der ursprüngliche Anstrich:

Lok:

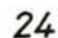
Rahmen, Pufferbohle, Umlaufblechaußenkante	rot
Führerhaus, Umlaufblech, Radschutzkappen, Kessel, Zylinder	grün
Rauchkammerteil mit Schornstein, Führerhausdach	schwarz

Tender:

Seitenwangen, Pufferbohle	rot
Tenderwände	grün
Wasserkastendeckel, Gerätekastendeckel	schwarz

Beim „modernen" Anstrich sind alle früher grün gehaltenen Teile schwarz gestrichen.





22

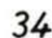
Cu-Draht
St-Draht
Ms 0,3 d



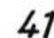
25

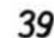
x = Kesselinnendurchmesser
Alle Beschläge nach Ansichtszchg







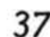








36 a



38

Von Teil lfd. Nr. 33, 34 und 36 je 1 Stück spiegelgleich

Handgriffe, Armaturen, Rohrleitungen usw. nach Übersichtszeichnung anbringen





1960	Datum	Name		Günter Fromm Erfurt Hans-Grundig-Str. 10	Baugröße HO
Gezeichn.	26. Febr.	Frank			
Geprüft	27. Febr.	[signature]			
Maßstab 1:1	Lokomotive der BR 12^{70} (pr. S 1) Lokoberteil – Einzelteile Nr. 22-25, 29, 32-42			Zeichgs. Nr	4

Längsansicht

Rückansicht Vorderansicht

43 44 45 46 48 49 50 52 53 54 55 56 59

St 0,4 ϕ Ms 0,5 d.

Pertinax

Ms 0,3 d.

x = U-Scheibe aus Isolierstoff unterlegen

Ms 50x22x0,5

Ms 24x12x1,5

M 1,4

M 1,4 4 t.

Pertinax

Ms 0,3 d.

Ms 0,5 d.

Alu-senkniet 1ϕ

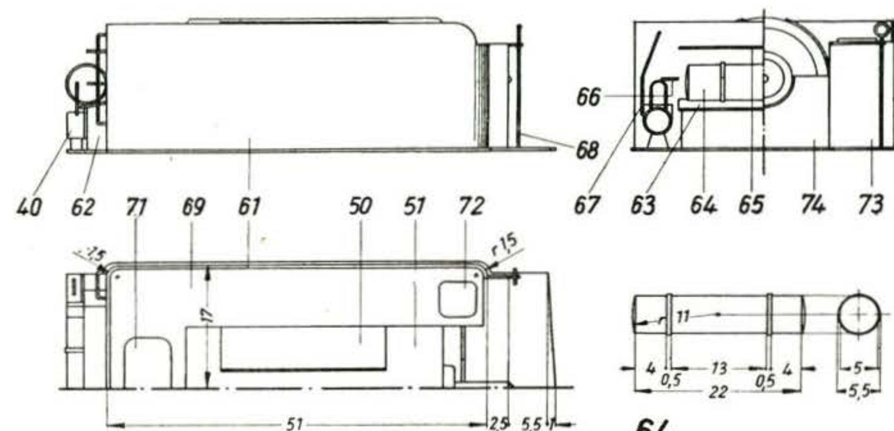
x = siehe Teil 48

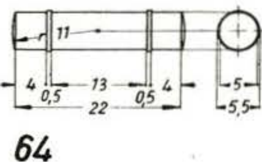
Ms 0,3 d. Ms 3x3x1,7

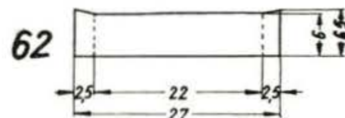
a = Ms 4x1x0,3 auflöten

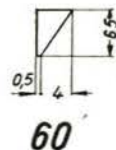
1960	Datum	Name		Günter Fromm Erfurt Hans-Grundig-Str. 10	Baugröße H0
Gezeichn.	1. März	Fromm			
Geprüft	2. März	[signature]			
Maßstab 1:1	Lokomotive der BR 12[70] (pr S 1) Tenderfahrgestell – Einzelteile Nr. 43-50, 52-56, 59			Zeichgs. Nr. 5	

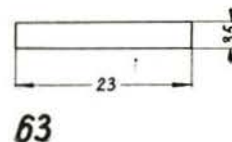
Ansichten des Tenderoberteiles

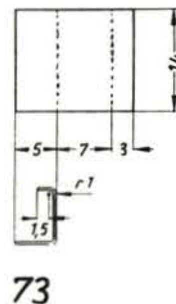


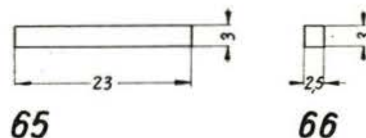


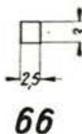


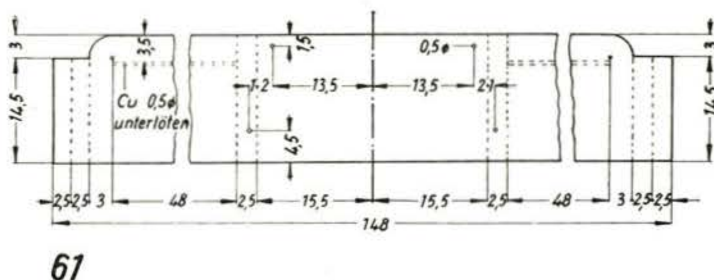


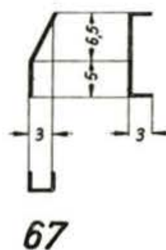


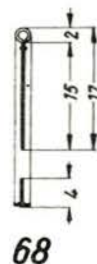


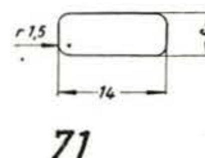


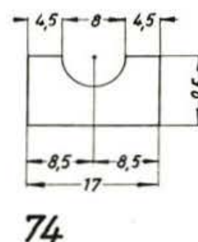


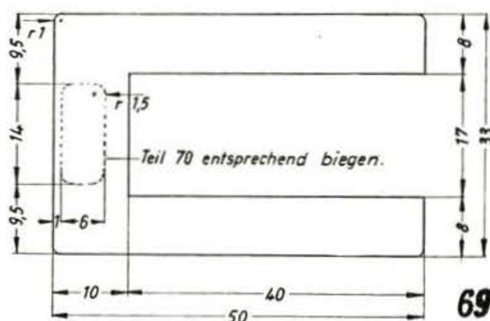


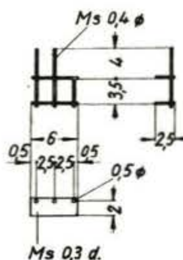


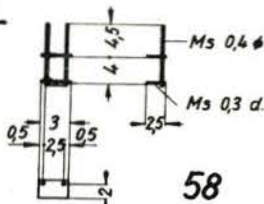


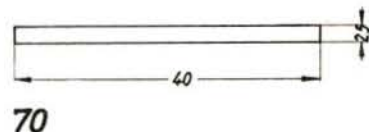


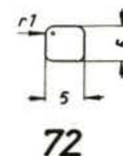












1960	Datum	Name		Günter Fromm Erfurt Hans-Grundig-Str. 70	Baugröße H0
Gezeichn.	3. März	Frank			
Geprüft	4. März	[signature]			
Maßstab 1 : 1	**Lokomotive der BR 12⁷⁰ (pr S 1)** Tenderoberteil – Einzelteile Nr. 57, 58, 60 - 74.			Zeichgs. Nr. 6	

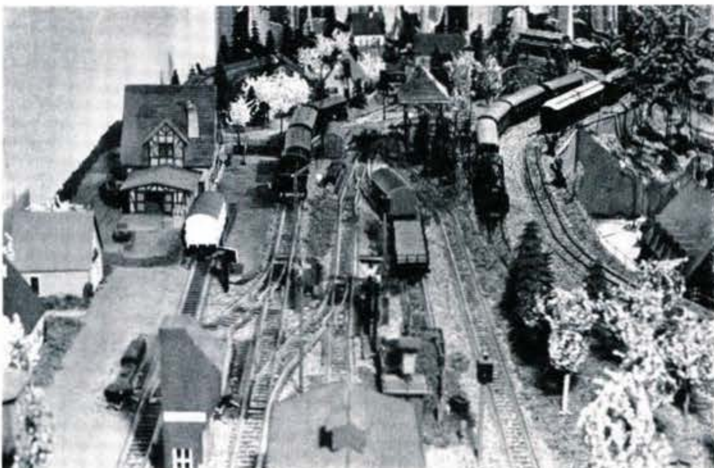


1

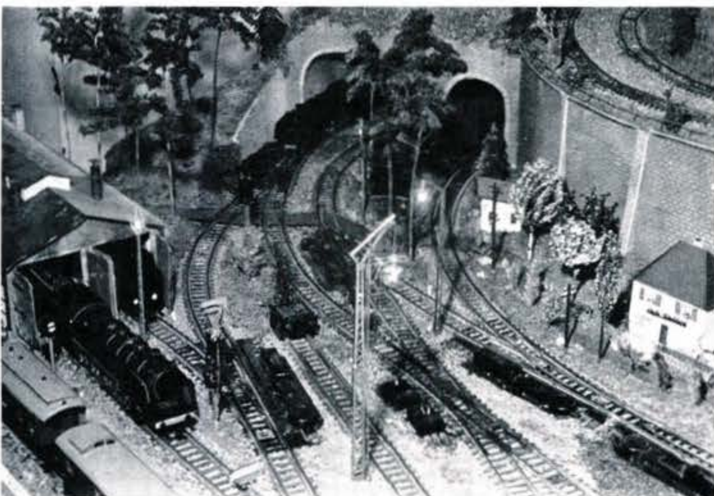
3,10 x 1,60 m in H0

Bis zu fünf Züge können gleichzeitig auf der Anlage unseres Lesers Horst Mester aus Dresden, der von Beruf Maurer ist, verkehren, die von drei Personen, unabhängig voneinander, bedient werden kann. Die Bauzeit der Anlage betrug 15 Monate. Sie ist in Plattenform ausgeführt und an zwei Konsolen beweglich befestigt, so daß sie nach oben an die Wand geklappt werden kann. Die gesamte Streckenlänge beträgt 55 m, in denen 24 einfache Weichen und zwei doppelte Kreuzungsweichen verlegt sind. Die Gleise bestehen aus Piko- und Pilzmaterial.

14 Triebfahrzeuge und der entsprechende Wagenpark lassen auf der zweigleisigen Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn, die in einem Kopfbahnhof endet, einen abwechslungsreichen Betrieb zu. Für einen regen Rangierbetrieb sorgt unter anderem ein Anschlußgleis zu einem Sägewerk. Auf der Anlage werden Lichtsignale verwendet, die mit nur 10 Volt betrieben werden, um einen hohen Verschleiß zu vermeiden. Außer den Wohnhäusern und dem Sägewerk sind sämtliche Hochbauten sowie die Gleissperrsignale (beleuchtbar) Eigenbau.



2



3

Bild 1 Auf dem Bahnhof Altenberg erwartet der Pmg das Abfahrtsignal in Richtung Waldheim. Ein Kühlzug hat kurzen Aufenthalt

Bild 2 Frühling in Waldheim. – Im Vordergrund das Bw, rechts die zweigleisige Hauptbahn

Bild 3 Bahnhof Altenberg, Weichenstraße West, Lokschuppen und Abzweig Nebenbahn mit Blockstelle

Fotos: H. Mester, Dresden

„Am Lokschuppen"

. . ., so lautet der Text zu diesem Bild, das uns Herr Rohkrämer aus Leipzig übersandte. Es zeigt einen Ausschnitt seiner 2,60 × 1,80 m großen H0-Anlage, die in zwei Teile zerlegbar ist. Der größte Teil der Anlage ist Eigenbau. Die Piko-Weichen wurden im Profil geändert und mit Weichensignalen versehen

Foto: R. Rohkrämer, Leipzig



Stützmauern

auf Modellbahnanlagen



Im Heft 11 1962 brachten wir auf der Seite 292 einige Anwendungsbeispiele von Stützmauern bei der großen Eisenbahn. Bei der Gestaltung von Modellbahnanlagen mit umfangreichen und in verschiedenen Höhen verlaufenden Gleisstrecken ist es oftmals notwendig, den Bahnkörper durch Einschnitte, auf steil abfallenden Felsmassiven oder dicht an nicht höhengleichen Strecken zu verlegen

Hier soll nun gezeigt werden, wie Stützmauern bei unserer Modelleisenbahn dargestellt und wie die mitunter schwierigen Raumverhältnisse bewältigt werden können.

Zum Schutz des steil abfallenden Felsmassivs wurde unter dem überhängenden Felsteil eine Felsverbauung eingesetzt

Fotos und Text: H. Weber, Berlin



Die treppenförmige Flügelmauer des Tunnelportals stützt den Berghang ab

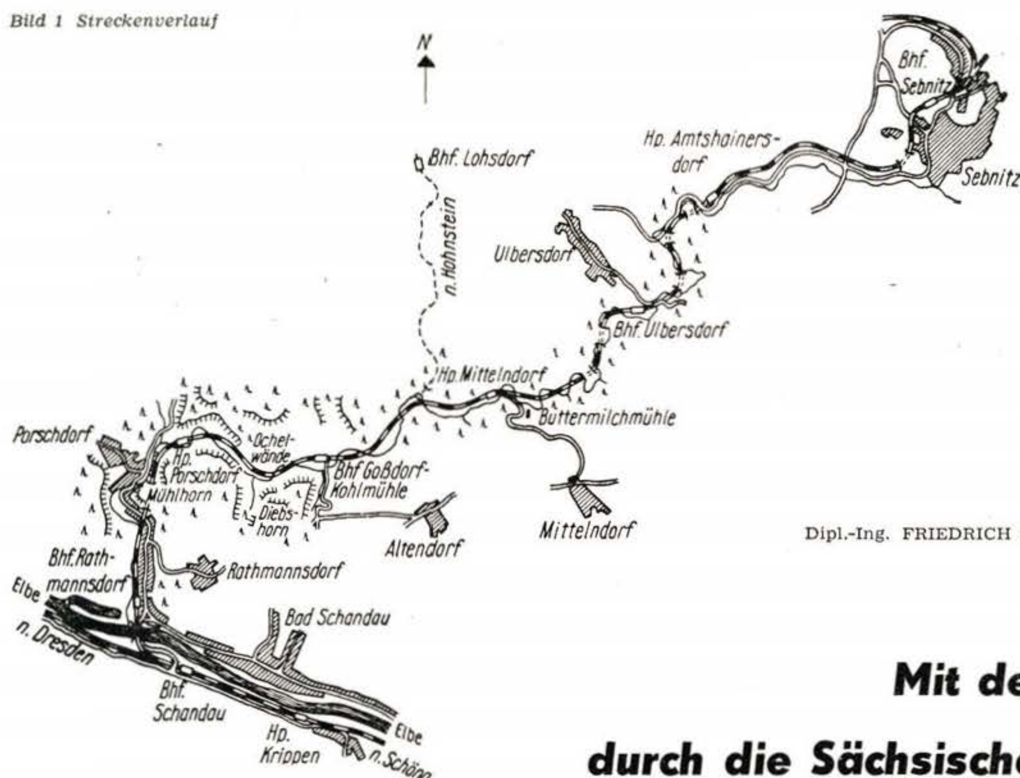
Die verlängerte Flügelmauer des Tunnelportals dient als Stützmauer gegen die oben liegende Strecke



Die durch den Einschnitt führende Strecke wird durch die Mauer, die den hochliegenden Felsen stützt, mit Pfeilern gesichert



Bild 1 Streckenverlauf



Dipl.-Ing. FRIEDRICH SPRANGER, Dresden

Mit dem VT 135 durch die Sächsische Schweiz

Zwei Eisenbahnstrecken führen durch die Sächsische Schweiz. Die eine ist die Hauptlinie Dresden – Bad Schandau – Schöna, über welche u. a. der internationale Verkehr von Berlin nach Prag und Südeuropa verläuft. Die andere ist eine Nebenbahn, die in Bad Schandau von der Hauptstrecke abzweigt und durch den Sebnitzgrund nach Sebnitz führt. Dieser Abschnitt ist nur ein Teil der Gesamtstrecke Bad Schandau – Sebnitz – Neustadt (Sa) – Dürröhrsdorf, die am 1. Juli 1877, also vor nunmehr 85 Jahren, in Betrieb genommen wurde. Während man beim Bau der Hauptbahn Dresden – Bad Schandau ohne weiteres den Windungen des Elbtales folgen konnte, waren bei der Errichtung der Nebenbahn durch den Sebnitzgrund vielerlei Schwierigkeiten wegen der Unwegsamkeit des Geländes zu überwinden. Auf dem 15 km langen Abschnitt zwischen Bad Schandau und Sebnitz mußten allein sieben Tunnel gebaut werden, deren längster 385 m mißt. 29mal war der Sebnitzbach zu überqueren. In Sebnitz, wo die Strecke am linken Talhang entlang geführt worden ist, mußte man zwei Seitentäler mit größeren Viadukten überbrücken. Die in zwei Jahren geschaffene Elbbrücke, eine Stahlkonstruktion von 180 m Länge, kostete allein mehr als 1 Million Mark. Die Kosten der Gesamtstrecke Bad Schandau – Dürröhrsdorf, an der nur drei Jahre gebaut wurde, betrugen 9 789 500 Mark. Unter den 850 Bauarbeitern befanden sich auch viele italienische Granitbauspezialisten, von denen eine Anzahl nach Vollendung des Bahnbaus in Sebnitz geblieben ist. Ihre Nachkommen, kenntlich an den klangvollen Namen, leben noch heute dort.

Zwischen Bad Schandau und Sebnitz verkehren täglich sechs Reisezugpaare, vier Triebwagenpaare und einige Güterzüge. Um diese interessante Strecke kennenzulernen, besteigen wir in Bad Schandau die vordere Plattform eines Triebwagens, der auf dieser Strecke verkehrt. Er gehört der Reihe VT 135 an.

Mit dem Wetter haben wir es schlecht getroffen. Es ist ein total verregneter Novembertag. Hin und wieder fällt nasser Schnee, der am Boden sofort taut. Der Gipfel des Liliensteins ist in Wolken gehüllt. Im Elbtal liegt ein grauer Nebelschleier.

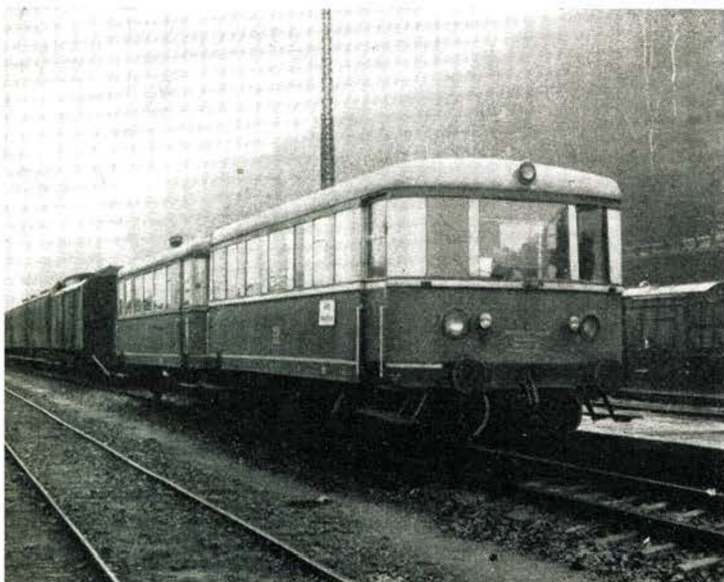
Pünktlich 10.06 Uhr setzt sich unser Triebwagen in Bewegung. Sofort hinter der Ausfahrt des Bahnhofs passieren wir die Elbe auf der Bad-Schandauer-Brücke, über welche zugleich die Fernverkehrsstraße Dresden – Bad Schandau – Prag führt. Wenig später befinden wir uns in einem weiten Tal. Während Fluß und Straße hinter Rathmannsdorf einen großen Bogen um das Mühlhorn machen, führt die Bahnstrecke unter diesem Bergrücken schnurgerade hindurch. Wir fahren hier in den längsten Tunnel der Strecke ein. Vor uns sehen wir die Tunnelausfahrt als kleine helle Öffnung. In unserem Triebwagen ist es stockdunkel. Nur die rote Glut hinter der Tür des Ofens für die Warmwasserheizung ist zu sehen und spiegelt sich in der Windschutzscheibe wider. Laut ist das Schlagen der Schienenstöße und das Brummen des Motors zwischen den Tunnelwänden zu hören.

Kaum sind wir wieder an das Tageslicht gelangt, biegen wir rechts in den Sebnitzgrund ab. Hier befinden wir uns in einer gänzlich anderen Landschaft. Statt der bewaldeten Hänge, wie sie vor dem Tunnel das Tal umsäumten, treten zu beiden Seiten immer wieder kahle Sandsteinwände hervor. Links erblicken wir die Ochelwände, rechts ist das Diebshorn zu sehen. Der Schnee ist hier liegengeblieben und bewirkt, daß sich Bäume und Sträucher scharf vom Hintergrund abzeichnen. Durch den Schnee ist auf den Absätzen und Bändern der Felsen eine feine Gliederung der Massive zu erkennen.

In Goßdorf-Kohlmühle weitet sich das Tal, und wir erblicken vor uns einen dunklen Gebäudekomplex, die Linoleumfabrik. Im Bahnhof Goßdorf-Kohlmühle begann früher eine Schmalspurbahn, die über Lohsdorf und Ehrenberg nach Hohnstein führte. Etwa $1^1/_2$ km lang können wir noch neben uns deren Bahnkörper beobachten, der dann links abschwenkt und in einem Tunnel verschwindet.

Streckenweise sehen wir in unserem Tal weder Weg noch Straße, nur ein schmaler Fußpfad ist zu erkennen. Die einzigen Gebäude, die wir erblicken, sind die Streckenhäuser, welche alle in derselben schlichten Form ausgeführt sind und gut in das Landschaftsbild passen.

In Ulbersdorf liegt bereits eine Schneedecke von etwa 10 cm. Hier haben wir einige Minuten Aufenthalt, da erst der P 3856 aus der Gegenrichtung einfahren muß. Während dieser Pause kommen wir mit dem Triebwagenführer und seinem Beimann ins Gespräch. Dabei



2



3



4



5

erfahren wir, daß 1957 die Sebnitzgrundbahn zur Umgehung der durch das damalige Hochwasser beschädigten Elbestrecke verwendet worden ist. Es war in erster Linie der internationale Reiseverkehr, der unter Benutzung der Strecke Bad Schandau – Sebnitz – Neustadt (Sa) – Arnsdorf – Dresden aufrecht erhalten wurde. So fuhren damals unter anderem auch der Pannoniaexpreß, der Balt-Orient-Expreß und der Schnelltriebwagen Berlin – Wien über diese reizvolle Nebenbahn.
Mittlerweile ist der Gegenzug eingefahren und das Ausfahrsignal für unseren Triebwagen auf „Fahrt frei" gestellt worden. Hinter Ulbersdorf werden die Hänge links und rechts niedriger. Trotzdem treffen wir immer wieder auf Einschnitte, Brücken und Tunnel, da das Tal stark gewunden ist. Einmal erblicken wir, kaum daß wir aus einem Tunnel heraus sind, bereits 200 m vor uns die nächste Tunneleinfahrt. Hinter dem Haltepunkt Amtshainersdorf steigt die Strecke am linken Talhang stark an. Unter uns sehen wir die Stadt Sebnitz liegen. Rechts zweigt eine Anschlußbahn nach dem VEB Erntebergungsmaschinen ab, und nachdem wir die anfangs erwähnten Viadukte überfahren haben, kommen wir im Bahnhof Sebnitz an.
Dankbar verlassen wir hier den Triebwagen. Wir sind erstaunt, welche Leistungen bei dem damaligen Stand der Technik bei der Errichtung dieser Strecke vollbracht worden sind. Gleichzeitig freuen wir uns, daß trotz des Vorhandenseins der Eisenbahnlinie im Sebnitzgrund keine Industrie aufgebaut worden ist, so daß dieses romantische Tal in seiner ursprünglichen Schönheit erhalten geblieben ist.

■ *Bild 2 Der VT 135 im Bahnhof Bad Schandau*

■ *Bild 3 Zwischen Mittelndorf und Ulbersdorf befindet sich der kürzeste Tunnel der Strecke. Er ist nur 77 m lang*

■ *Bild 4 Blick auf den Streckenabschnitt zwischen dem fünften und sechsten Tunnel. Beide Tunnel sind nur 200 m voneinander entfernt*

■ *Bild 5 Felsen, Tunnel, Brücken – ein für die Romantik des unteren Sebnitzgrundes charakteristisches Bild*

Fotos: F. Spranger, Dresden



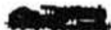
POST

Bitte als Bausatz!

Viele unserer Leser haben mit großer Freude die Neuheiten der Firma Schicht auf der letzten Leipziger Frühjahrsmesse betrachtet, wie den Doppelstockzug bzw. den Oberlicht-D-Zug-Wagen mit Inneneinrichtung. Gerade zu dem letzten Erzeugnis erreichten uns sehr viele Briefe, von denen wir zwei auszugsweise veröffentlichen:

„Zu der Herstellung der Inneneinrichtung für den D-Zug-Wagen wäre es nach meiner Ansicht unbedingt erforderlich, daß diese Inneneinrichtung einschließlich Figuren als Bausatz geliefert werden sollte. Dadurch würde den Freunden der Modelleisenbahn die Möglichkeit gegeben, schon bereits im Besitz befindliche Fahrzeuge dieser Art mit dieser Einrichtung nachträglich auszustatten."

Helmut Pelz, Magdeburg



„... hier möchte ich gleich meine Meinung zur Komplettierung der Inneneinrichtung der D-Zug-Oberlichtwagen der Firma Schicht mit Figuren sagen. Ich wünsche diese Figuren in Sätzen zur Selbsmontage zu erhalten. Das ist dann eine kleine Bastelei, die nicht viel Mühe macht und bestimmt auch von kleinen Modelleisenbahnern gern ausgeführt wird. Hoffen wir, daß Sätze mit sitzenden Figuren bald im Handel erhältlich sind ..."

Horst Bath, Hohen Neuendorf bei Berlin

Umspuren selbsttätig und schnell

„Auf der Ausstellung anläßlich des VI. Parteitages sah ich in Berlin im Februar dieses Jahres ein Modell eines Spurwechselradsatzes. Es wurde gezeigt, wie sich die Räder der Normalspur auf die Breitspur der UdSSR auf einer besonderen Anlage umspuren. Mir ist nicht klar, ob die Räder nach der Umspurung auch verriegelt werden. Oder entfällt dies?"

Horst Stegemann, Berlin-Johannisthal



„Die Räder sind zur Veränderung des Spurmaßes auf der Achswelle verschiebbar angeordnet. Damit sie während der Fahrt nicht ihren Abstand ändern können, müssen sie fest verriegelt werden. Die Verriegelung geht von den sonst normalen Rollenachslagern aus, die an ihrer Rückseite die Spurhalterplatte tragen. Auf dieser Platte bewegen sich zwei Spurhalter, die in einen mit zwei Nuten versehenen Ring eingreifen. Dieser Ring ist mit dem Rad verbunden, der Abstand der Nuten entspricht dem halben Unterschied der beiden Spurweiten, für die der Radsatz gebaut ist. Da nun das Achslagergehäuse stillsteht und das Rad umläuft, muß der Doppelnutring in dem Rad drehbar in einem Kugellager gelagert werden.
Damit die Räder mit der Achswelle umlaufen, sind sie durch eine Bolzenkupplung mit dieser verbunden. Das Umspuren geschieht selbsttätig beim Durchfahren der Umspuranlage, indem durch eine Steuerschiene das Verriegelungsgestänge die Spurhalter außer Eingriff bringt. Dann werden die Räder verschoben, und durch Federkraft wird wieder der Eingriff der Spurhalter in dem Doppelnutring erreicht. Der Radsatz ist dann fest verriegelt, und der Zug kann seine Fahrt auf der anderen Spur fortsetzen ..."

Ministerium für Verkehrswesen,
Hv Wagenwirtschaft, Abt. Technik

Eine interessante Erläuterung

Ergänzend zu unserer Veröffentlichung über die britische Diesellok D 800 im Heft 8/1962 Seite 221 schreibt uns Herr Ingenieur J. Schrock aus Brandenburg/H.:

„Beim Betrachten dieses Bildes stellt man unwillkürlich eine Ähnlichkeit mit der dieselhydraulischen Lokomotive V 200 der DB fest. Besonders auffällig ist die Anordnung der Fensteröffnungen an der Seitenwand sowie die über der unteren Fensterreihe abgeknickte Seitenwand. Der Vorbau und die Führerhausfenster sind dem englischen Geschmack angepaßt worden. Ebenso auffällig sind die innengelagerten Radsätze der Drehgestelle und die tief herabgezogene Schürze unter der Pufferbohle. Tatsächlich handelt es sich hier um eine Konstruktion, die in Anlehnung an die V 200 von der britischen Eisenbahn gebaut wurde. Die Konstruktion der V 200 als Ganzes wurde somit von der Eisenbahn eines auf dem Gebiet des Diesellokomotivbaues führenden Landes wie Großbritannien übernommen und in einer für die englischen Verhältnisse überarbeiteten Form gebaut."

Wir danken Herrn Schrock für diese Ausführungen.

Auf den Geschmack gebracht?

„... Wer sämtliche Hefte unserer Zeitschrift besitzt, hat ein anschauliches Lehrmittel, mit welchen Dingen dem Modelleisenbahner der Mund wäßrig gemacht wurde. Frühjahr 1956 war es wohl, da konnte man die Baureihen 23 und 65 bewundern. Auf dem Markt erschien die 23er zwei Jahre später mit noch vorhandenen Kinderkrankheiten, so daß sie überarbeitet wurde. Dadurch gibt es heute zweierlei Ersatzteile für diese Lok. Auf die Baureihe 65 warten die Modellbahnfreunde heute noch vergeblich. Bei der Güterzuglokomotive der Baureihe 50 gibt es ebenfalls zwei verschiedene Arten von Anker. Nach dem letzten Messe-Neuheiten-Bericht hat uns PIKO nun die fünfte Antriebsart beschert. Man fragt sich doch nun langsam, wie das noch einmal weitergehen soll. Ist man dort nicht in der Lage, ein oder zwei Grundgetriebe durchzukonstruieren? Oder ist der weite Ruf nach Standardisierung noch nicht bis Sonneberg vorgedrungen? ...

... einmal fehlten Weichen, ein anderes Mal Teilschienen, ein drittes Mal gab es keine gebogenen usw. usf. Im vergangenen Jahr fiel der bewährte PIKO-Trafo zu 44,00 DM überspitzten Forderungen der Warenprüfung zum Opfer. Endergebnis dieser Kurzsichtigkeit: Der Umsatz an kompletten Bahnen ging vor allem im Weihnachtsgeschäft stark zurück. Es gibt da aber noch viele Probleme, die mir aus meiner Tätigkeit als Verkaufsstellen-Beirat bekannt sind. Nach meiner Meinung sollten sich die Redaktion und der DMV um diese Situation, besonders bei PIKO, kümmern und einen frischen Wind aufmachen ..."

Lothar Barche, Plauen/Vogtland



Keine Regel ohne Ausnahme

„Die Verfasser des Artikels „Die sächsischen Schmalspurbahnen" in Heft 4/1963 schreiben, daß es dort keine Ausfahrsignale gäbe. Ausnahmen bestätigen erst jede Regel. Zum Beispiel ist der Schmalspurbahnhof Zittau Hbf mit Ausfahrsignalen ausgerüstet.
Auch auf dem Bahnhof Bertsdorf wurde etwa zur gleichen Zeit wie in Kipsdorf ein modernes mechanisches Stellwerk der Einheitsbauart in Betrieb genommen.
Noch etwas Interessantes: Im Stadtgebiet von Zittau kreuzen in gleicher Ebene eine Straßen- und eine Schmalspurbahnbrücke. Beide führen über einen kleinen Fluß. Dieser Übergang wird jetzt von einer vom Zug gesteuerten Haltlichtanlage gesichert, und es wurde gleichzeitig ein neues Lichtsignal aufgestellt. So kann und braucht auch auf einer Schmalspuranlage nicht die moderne Technik zu fehlen ..."

Jürgen Noack, Dresden N 30

GEORG KERBER, Dresden

Bauplan des Speichertriebwagens ETA 177

Конструкция аккумуляторного автовагона «ЭТА-177»

Construction of a Accumulator Railcar ETA 177

Construction d'une automotrice aux accumulateurs de la série ETA 177

Mit dem Bauplan des zweiteiligen elektrischen Speichertriebwagens ETA 177 Bauart Wittfeld 1907 möchte ich besonders den Anhängern der Old-Timer-Modelle helfen, ihren Fahrzeugpark zu bereichern.

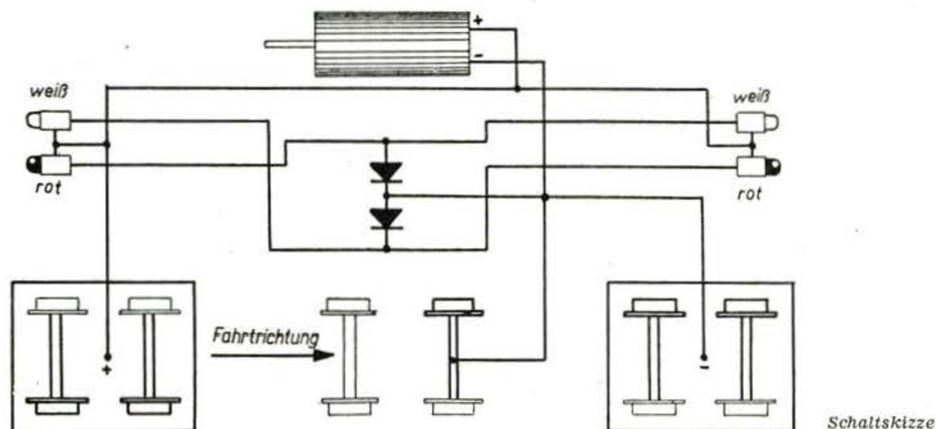
Dadurch, daß die beim großen Vorbild starren Doppelachsen beim Modell als Drehgestelle ausgeführt werden, durchfährt der Triebwagen auch kleine Bögen und paßt somit in jedes Nebenbahnmilieu. Damit die Drehgestellimitation nicht so auffällt, wird der Längsträger am Drehgestell weitergeführt. Aus demselben Grund soll auch die Lücke zwischen festem und beweglichem Teil möglichst klein sein (etwa 1 mm).

Der Bau erfolgt in der altbekannten Gemischtbauweise und stellt auch an den Anfänger keine großen Anforderungen. Auf den Anbau einer bestimmten Kupplung wurde verzichtet. Als Vorbild für den Bauplan diente mir ein Foto aus „100 Jahre Deutsche Eisenbahn" und mein eigenes Modell. Die Angaben in der Stückliste beziehen sich auf das zweiteilige Modell.

Der Bauplan ist in drei Gruppen aufgeteilt:
Baugruppe 1: Triebgestell
Baugruppe 2: Drehgestelle
Baugruppe 3: Wagenkasten und Rahmen.

Triebgestell

In die Teile 1:2 werden die Bohrungen für die Achsen zweckmäßig auf 1,2 mm Ø gebohrt und dann auf die entsprechende Größe mit Hilfe einer Schlüsselfeile aufgerieben. Um Ungenauigkeiten zu vermeiden, lötet man zum Bohren beide Teile 1:2 provisorisch aufeinander. Beim Einlöten der Rahmenverbinder 1:3 und 1:4 achte man besonders auf unbedingte Winkligkeit. Die Befestigung des Motors 1:1 mittels einer M-3-Schraube hat sich als sehr günstig erwiesen, da sie einerseits leicht lösbar ist und andererseits zum Einjustieren des Spiels zwischen Schnecke 1:9 und Schneckenrad 1:10 evtl. zwischen Motor und die Motorlager 1:5, die in den Rahmen eingelötet werden, eine Beilage gelegt werden kann. Die Untersetzung beträgt 1:20 und entspricht den Anforderungen, die man an ein solches Fahrzeug stellen muß. Das ganze Triebgestell ist mit dem Fahrzeug nur an einer Stelle, nämlich durch die Lasche 1:6, beweglich verbunden. Dadurch wird erreicht, daß die Antriebsachse immer gut auf den Schienen aufliegt. Zur besseren Gewichtsverteilung ruht der Kasten auf den Stützwinkeln 1:12, und um beim Emporheben des Fahrzeugs ein Herausfallen des hinteren Teiles des Triebgestells zu verhindern, wird das Fangblech 1:16 an den Rahmenverbinder 1:4 angeschraubt. Die handelsüblichen Wagenräder werden zur Erhöhung der Reibung mit Gummiringen (Scheiben von einem Baby-Sauger) überzogen. Die Achse im 2. Teil des Triebwagens läuft spitzengelagert in einem handelsüblichen Wagenachslager mit Blenden aus Polystyrol.



Schaltskizze

Drehgestelle

Die Drehgestelle werden zur Stromaufnahme herangezogen. Zur Verbesserung der Stromabnahme hat es sich als vorteilhaft erwiesen, eine Stahlfeder an die Lagerschraube anzulöten, die an den Achsen schleift. Ich verwendete in den Drehgestellen und in der starren Achse des zweiten Teils des Triebwagens iso-

lierte, spitzengelagerte Metallradsätze. Der Rahmen wird, ähnlich wie bei den oben erwähnten handelsüblichen Achslagern, aus 0,5 mm Stahlblech hergestellt. In die Löcher werden die Polystyrolblenden 2:8 mit ihrem Ansatz eingedrückt und mit einem heißen Messer an der Innenseite verstrichen. Das Verbindungsblech 2:3 und die Pufferbohle 2:4, in die erst die Löcher für die Puffer gebohrt werden, lötet man an den Rahmen 2:1 an. Die Herstellung der Trittbretter dürfte keine Schwierigkeiten bereiten, so daß sie nicht extra herausgezeichnet wurden.

Wagenkasten und Rahmen

Wenn hier für die Seitenteile 0,5 mm Messingblech angegeben wurde, so können diese selbstverständlich auch aus Sperrholz angefertigt werden. Es empfiehlt sich jedoch in diesem Fall, über eine Dicke von 1 mm nicht hinauszugehen und evtl. noch Streifen in den Kasten einzuleimen. Dasselbe trifft auch für das Dach und den Akkuraumdeckel zu, jedoch hat sich hier tatsächlich Pertinax, wie angegeben, als günstigster Werkstoff erwiesen, da es keine Holzstruktur erkennen läßt und auch weniger arbeitet. Dachoberteil und -unterteil werden gesondert ausgesägt, bearbeitet und dann zusammengeleimt. Um den Ausschnitt im Dachoberteil wird eine Nut gefeilt, in die dann ein 0,5 mm dickes Stück Furnier eingepaßt und eingeleimt wird (siehe Schnitt A–B). Ist das Dach aus Holz hergestellt, so kann man evtl. entstandene Fugen mit Holzkitt ausstreichen. Bei der Herstellung des Daches ist darauf zu achten, daß das Unterteil stramm in den Kasten paßt. Dasselbe trifft auch für das Unterteil des Akkuraumdeckels zu. Alle Türumrahmungen und die Zierleiste werden aus 0,5 mm Draht aufgelötet und dann flach gefeilt. Die Lampen und Scheinwerfer entstehen aus leeren Kugelschreiberminen, in die Plexiglasstäbchen eingepaßt werden. Die Birnen (je 2 weiße und 2 rote) werden in den Lampenreflektor 3 : 37 eingelötet und dieser am Boden 3 : 8 festgeschraubt. Zur besseren Reflexion und zur Abschirmung gegen falsches Licht überzieht man die Reflektorinnenfläche mit Alufolie (Stanniol).

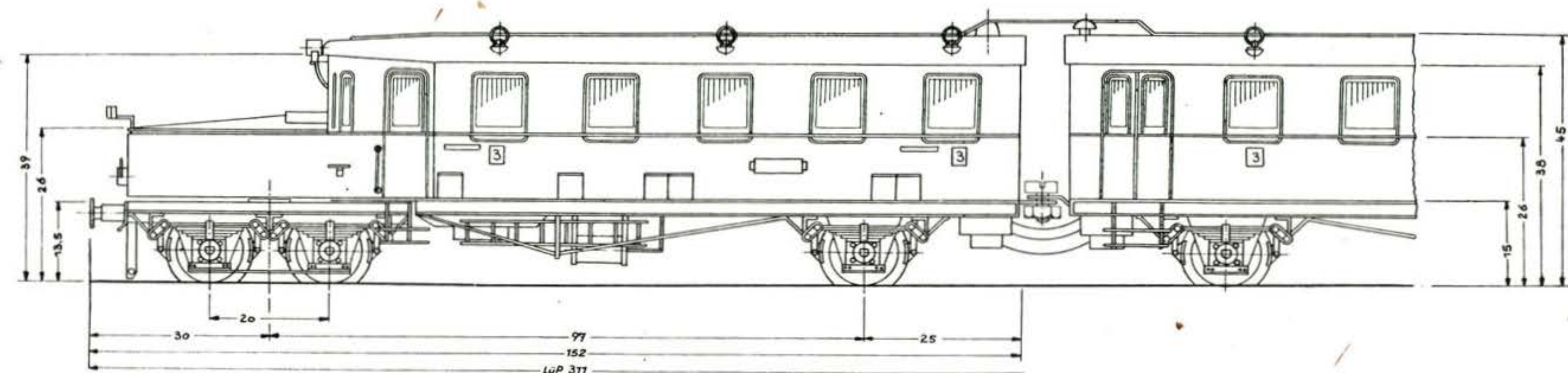
Nachdem die Achslagerseitenteile 3 : 27 an den Rahmen 3 : 9 gelötet und mit den Polystyrol-Blenden versehen wurden, kann der Rahmen an den Boden geklebt werden. Dasselbe geschieht mit den Schalt- und Werkzeugkästen 3 : 33 und 3 : 34, die stark vereinfacht werden. Der Bremszylinder und das vereinfachte Bremsgestänge werden an den Bremszylinderträger 3 : 36 gelötet, der an einem Motorlager angeschraubt wird. Die Kupplungskästen 3 : 10 / 3 : 11 verkleiden die Wagenkupplung 3 : 29 / 3 : 30 und die Kabelverbindung. Die Drähte werden in einem Isolierschlauch zusammengefaßt, durch das 3-mm-Loch im Wagenboden geführt und in den zweiten Wagenteil in derselben Weise wieder eingeführt. Die elektrische Schaltung ist aus der Schaltskizze ersichtlich. Den Gleichrichter bringe man am besten im zweiten Teil des Triebwagens unter. Um ein gefälliges Aussehen zu erreichen, schneide man die Fensterwände noch einmal aus Zeichenkarton mit etwa 1 mm Untermaßen aus. Über diese Fensterreihe wird Cellophan und dann alles von innen an die Seitenwände geklebt.

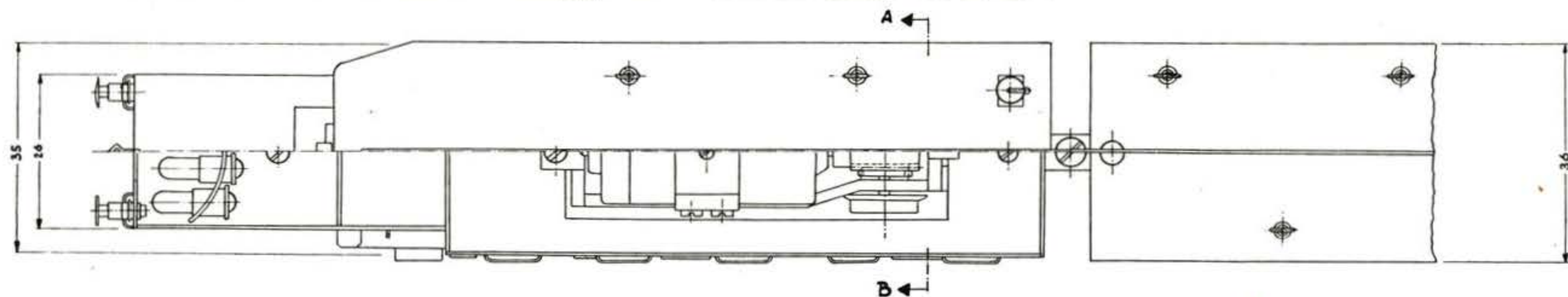
Anstrich

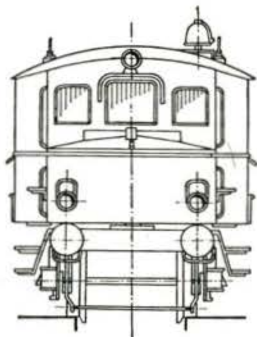
Dach: silbergrau; Dachleitung und Isolator: rot; Oberteil bis zur Zierleiste: elfenbein; Unterteil: weinrot; Rahmen, Drehgestelle, Achslager und Zierleiste: schwarz. Zum Schluß kann das Modell noch durch Kleinigkeiten wie Richtungsschilder, Beschriftung und Oberwagenscheibe ergänzt werden.

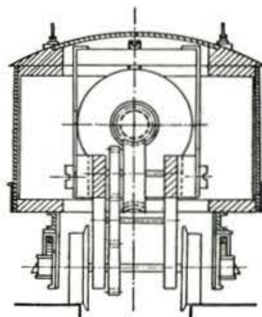
Stückliste zum Bauplan

Stück	Benennung	Zchng. Nr.	Abmessungen (mm)	Werkstoff
Baugruppe 1: Triebgestell				
1	Motor (Piko R 23)	1:1	17 ∅, 35 lg.	handelsübl.
2	Rahmenseitenteil	1:2	21×57×2	Ms
1	vorderer Rahmenverb.	1:3	18×7×2	Ms
1	hinterer Rahmenverb.	1:4	12,5×7×2	Ms
2	Motorlager	1:5	14×7×2	Ms
2	Haltelasche	1:6	26×10×0,5	Ms
1	Druckplatte	1:7	18×10×2	Ms
1	Schraube M 3	1:8		handelsübl.
1	Schnecke	1:9	eingäng. Mod. 0,5	handelsübl.
1	Schneckenzahnrad	1:10	20 Z.Mod. 0,5	handelsübl.
3	Zahnrad	1:11	15 Z.Mod. 0,5	handelsübl.
2	Stutzwinkel	1:12	12×4×0,5	Ms
1	Befestigungslasche	1:13	7×5×0,5	Ms
3	Achsen	1:14	1,5 ∅, 12,5 lg.	Silberstahl
2	Räder	1:15	11 ∅	handelsübl.
1	Fangblech	1:16	6×4×0,5	Ms
Baugruppe 2: Drehgestell				
2	Drehgestellrahmen	2:1	46×45×0,5	St
4	Radsatz (spitzengel.)	2:2	11 ∅	handelsübl.
2	Verbindungsblech	2:3	25×3×0,5	St
2	Pufferbohle	2:4	25×3×0,5	St
4	Puffer	2:5		handelsübl.
4	Kupplergriff	2:6	0,5 ∅, 15 lg.	Draht
2	Schienenräumer	2:7	30×1,5×0,5	Ms
4	Trittbrett	2:9	8×3×0,5	Ms
8	Achslagerblenden	2:8	Polystyrol	handelsübl.
Baugruppe 3: Wagenkasten				
4	Seitenwände	3:1	96×23×0,5	Ms
2	Dachoberteil	3:2a	115×40×7	Pertinax
2	Dachunterteil	3:2b	94,5×36×2	Holz
4	Akkuraumseitenwand	3:3	50×24×0,5	Ms
2	Akkuraumfrontwand	3:4	26×10,5×0,5	Ms
2	Frontwand	3:5	26×24,5×0,5	Ms
2	Zwischenwand	3:6	35×23×0,5	Ms
2	Rückwand	3:7	35×23×0,5	Ms
2	Boden	3:8	145×35×2	Pertinax
2	Rahmen	3:9	3×1,5×0,5	handelsübl.
2	Kupplungskasten-oberteil	3:10	16×9×3	Pertinax
2	Kupplungskasten-unterteil	3:11	14×7×2	Pertinax
2	Akkuraumdeckel	3:12	33×26×3	Pertinax
2	Lüfter	3:13	15×7×2	Pertinax
2	Akkuraumdeckel	3:14	33,5×26×0,5	Pertinax
2	Akkuraumdeckel (Untert.)	3:15	33×25×2	Holz
4	Lampen	3:16	3 ∅, 3,5 lg.	Ms-Rohr
2	Schlußscheibenhalter	3:17	2×2×2	Ms
4	Tritt	3:18	4×3×0,5	Ms
8	Griffstangen	3:19	0,5 ∅, 10 lg.	Draht
2	Sonnenblende	3:20	26×2×0,5	Ms
2	Scheinwerfer	3:21	3 ∅, 3 lg.	Ms-Rohr
8	Klasseschild	3:22	3×2,5	Karton
24	Wagenlüfter	3:23	4×4×0,5	Ms
10	Dachlüfter	3:24	2 ∅	Draht
1	Läutewerk	3:25	5 ∅, 6 lg.	Ms
2	Dachleitung	3:26	0,5 ∅	Draht
2	Achslagerseitenteil	3:27	12×12×0,5	Ms
1	Isolator	3:28	Halbrund-kopfschr. M 3	handelsübl.
1	Kupplung	3:29	18×6×0,5	Ms
1	Kupplung	3:30	19×6×0,5	Ms
2	Bremszylinder	3:31	5 ∅	Ms
2	Bremsgestänge	3:32	0,5	Ms
2	Schaltkästen	3:33	22×20×5	Pertinax
2	Werkzeugkasten	3:34	3×10×2,5	Pertinax
2	Leiter	3:35		handelsübl.
2	Bremszylinderträger	3:36	17×12×0,5	Ms
2	Lampenreflektor	3:37	29×12×0,5	Ms
2	Richtungsschilder	3:39	8×3×0,2	Ms



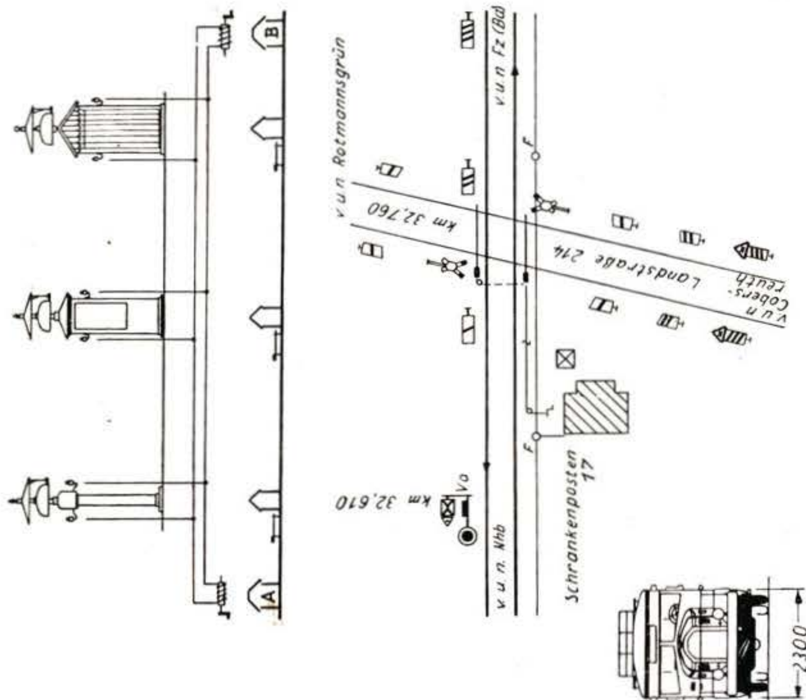


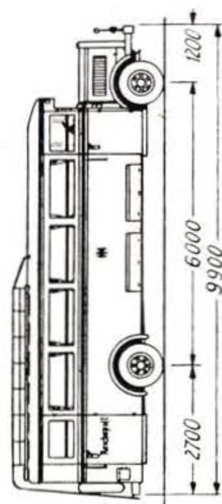


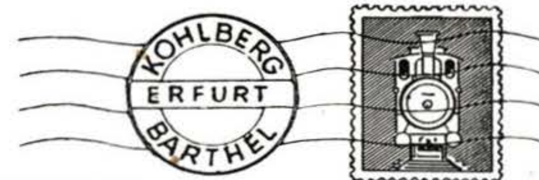


Schnitt A-B

Gezeichnet	12. 3. 1963	Kerber	Georg Kerber Dresden Wurzenerstraße 58	HO
Geprüft	24. 3. 1963	Kerber		
Maßstab 1:1	Speichertriebwagen	ETA 177	Zeichnungs-Nr. ETA 177-1	







ANLEITUNGEN FÜR DEN FAHRZEUGBAU

Von der Übersichtszeichnung zum Modellfahrzeug

Zur Darstellung der Kesselschußringe wollen wir zwei verschiedene Möglichkeiten aufzeigen, da wir heute beim Vorbild die Kesselringe gleichfarbig wie die übrigen Aufbauten vorfinden, wogegen im Eisenbahnmittelalter diese Ringe blank waren und auch dementsprechend geputzt wurden. Wenn die blanken Kesselringe nicht dargestellt werden sollen, genügt es, einen entsprechenden Blechstreifen am Kessel anzulöten. Die andere Möglichkeit ist, daß wir aus dünnem Kupferblech 1 mm breite Streifen schneiden, welche vor dem Anbringen mit feinem Schmirgelpapier abgezogen werden.
Die Befestigung der Ringe auf dem fertig gespritzten Oberteil geschieht auf folgende Weise: Zwischen Kessel und Wasserkasten werden kleine Löcher gebohrt, durch die der Streifen gesteckt und nach innen umgebogen wird (Bild 54a). Bei Lokomotiven ohne Wasserkästen wird in die Kesselunterseite ein Loch zur Befestigung der Ringe gebohrt (Bild 54b).

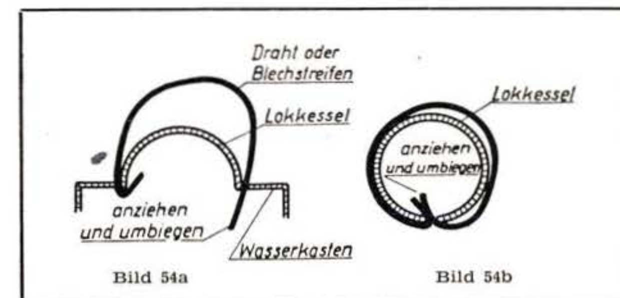


Bild 54a   Bild 54b

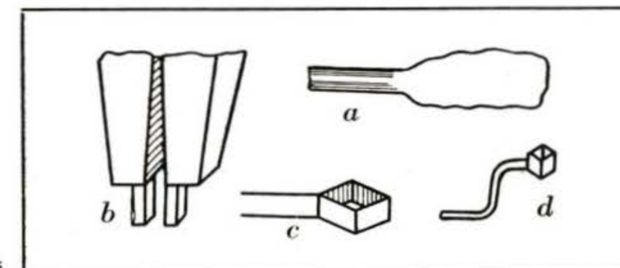


Bild 55

Über das Problem der Beleuchtung von Modell-Lokomotiven läßt sich streiten. Wir ziehen unbeleuchtete, aber dafür modellmäßige Laternen vor, da gerade bei älteren Dampfloktypen die vorderen Laternen freistehend auf der Pufferbohle angebracht sind. Um das Zugspitzensignal darzustellen, müssen wir eine dritte Laterne an der Rauchkammer und an der Tenderrückwand befestigen. Dazu dienen Signalstützen, deren Herstellung im folgenden beschrieben sein soll.

Als Material verwenden wir 1 mm breite Blechstreifen oder 0,8 mm dicken Kupferdraht, der auf etwa 5 mm Länge im Schraubstock flachgedrückt wird. Der entstandene Lappen wird mit Schere oder Feile sauber bearbeitet.

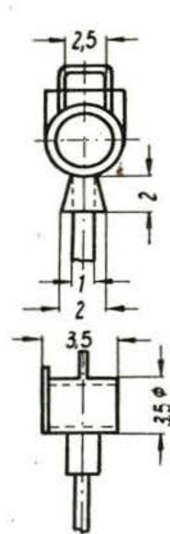


Bild 56

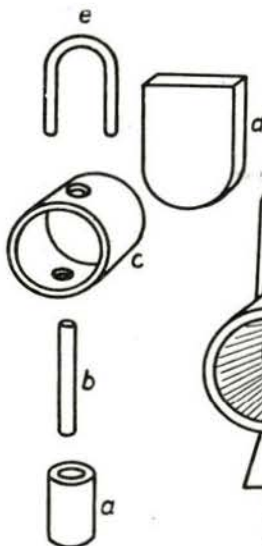


Bild 57

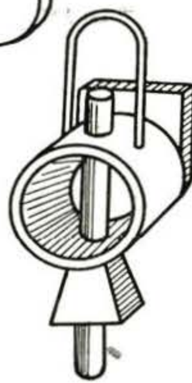
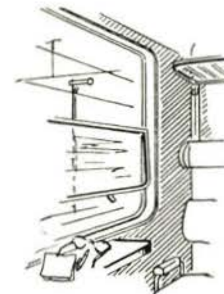


Bild 58

Der breitgedrückte Draht ist in Bild 55a zu sehen. Im weiteren muß die Spitze einer kleinen Flachzange nach Bild 55b zugefeilt werden, so daß ein kleiner Vierkant von etwa 0,8 mm entsteht. Die Zangenspitze ist erforderlichenfalls auszuglühen. Mit dieser Zange lassen sich nun zierliche Signalstützen biegen (Bild 55c). Signalstützen aus Kupferdraht können mit etwas Geschick auch in die früher übliche Form gebogen werden (Bild 55d). Die Stützen löten wir dann in einer Bohrung am Oberteil der Lok ein. Mit dieser Methode lassen sich alle H0-Fahrzeuge vervollständigen, so daß wir auch Wagen mit vorbildgerechten Oberwagenscheiben fahren lassen können.

Im folgenden wollen wir die Anfertigung von modellmäßigen unbeleuchteten Loklaternen beschreiben. Bild 56 zeigt uns die Maße der Laterne und Bild 57 den Aufbau.

Fahrtbericht 10



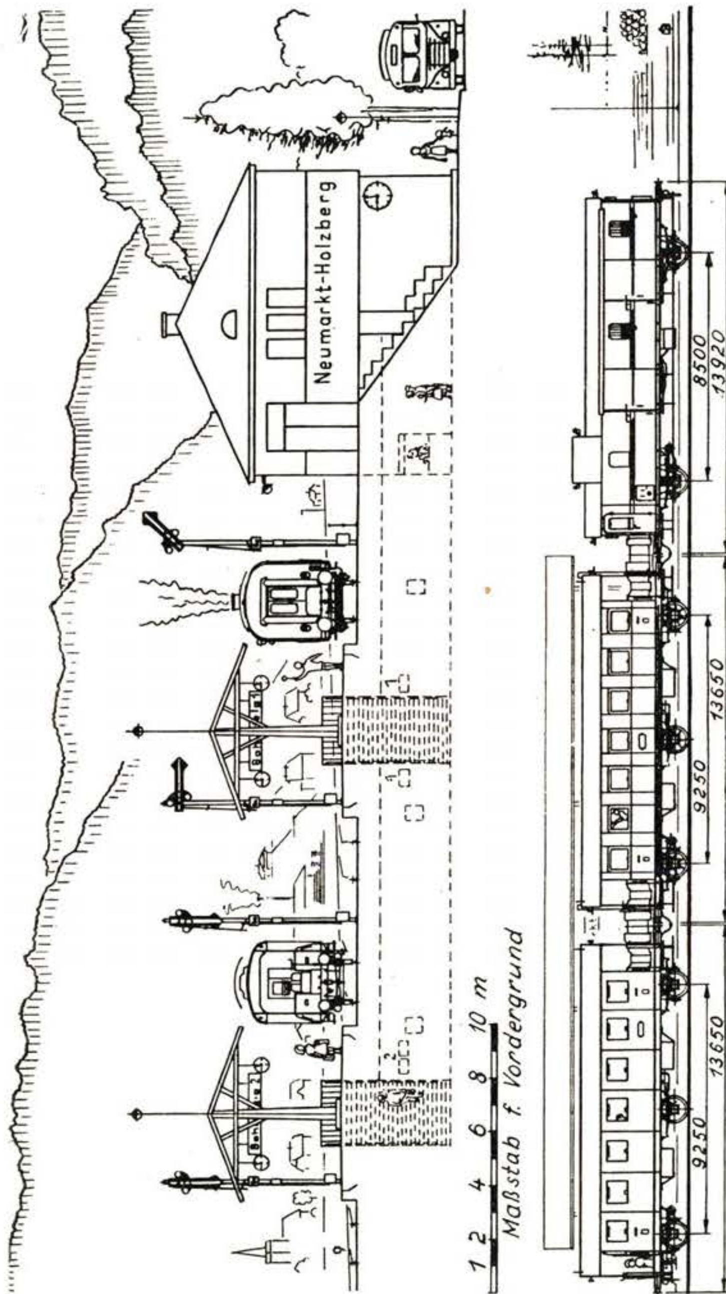
Fensterplatz – Bleistift und Notizblock

H. Köhler, Erfurt

Kommen Sie, bitte, in den letzten Wagen. Wir wollen von hier aus die zurückbleibende Strecke und die Landschaft betrachten. Da fahren wir eben am Schrankenposten 17 vorüber. Er liegt herrlich. Ihm gegenüber ragt ein Kalksteinfels empor, der am Gleiskörper von einer Stützmauer eingefriest ist. Dort steht auch das Vorsignal zum Einfahrsignal von Neumarkt-Holzberg. Es zeigt augenblicklich die freie Einfahrt an, die der zurückfahrenden 95er gelten wird, die den D 43 nachschob. Sie müßte gleich vorbeikommen – wir werden sehen. Das Vorsignal wird von Baken angekündigt, von denen die letzte mit dem einen Streifen 100 m vor dem Vorsignal, die zweite 175 m und die dritte 250 m davorstehen. Auch im Straßenverkehr gibt es Baken, wie Sie hier sehen, nämlich wenn sie einen Bahnübergang ankündigen. Sie haben eine Entfernung von 80 m zueinander. Die am weitesten entfernte mit den drei Streifen und dem Warnzeichen steht demnach 240 m vor dem Warnkreuz.

Übrigens, sehen Sie das Läutewerk vor dem Wärterhaus? Es ist hier, eigentlich nach schwäbischer Art, in ein Häuschen gesteckt worden. In Norddeutschland und in Thüringen, Hessen, Rheinland usw. findet man es in zylindrischen Blechgehäusen. Der Sachse steckt es in Holzbuden, während die Läutewerke in süddeutschen Gegenden ganz frei stehen. Der Zweck solcher Läutewerke ist bedeutend. Kündigen sie doch dem Wärter das Ablassen eines Zuges vom rückliegenden Bahnhof an. Der Fahrdienstleiter hat dort eine Kurbel, mit der er Induktionsströme erzeugt, die bei allen Wärtern bis zum nächsten Bahnhof die Läutewerke anschalten. Die Läutewerke müssen wie eine Uhr vorher aufgezogen werden. Damit der Wärter weiß, aus welcher Richtung der Zug kommt, gelten in einer Richtung, angenommen von Neumarkt-Holzberg nach Fellz, einmal eine bestimmte Anzahl, meist sechs, Glockenschläge und in der Gegenrichtung zweimal die gleiche Anzahl von Glockenschlägen. Der Wärter weiß nun genau, wann er die Schranken zu schließen hat.

Ja, und sind Ihnen schon die Maste aufgefallen, die neben den Gleisen liegen? Hier werfen große Ereignisse ihre Schatten voraus. Die Strecke wird elektrifiziert, die ersten Sendboten sind demnach eingetroffen. So wird sich im Laufe der Zeit viel ändern. Und der alte „Vomag", der gelbe Reichspost-Omnibus, der vor Jahren noch am Bahnübergang 17 über die Strecke wechselte, wenn er von Cobersreuth nach Rotmannsgrün fuhr, gerät immer mehr in Vergessenheit.





Eine Fortsetzungsreihe

32. Stunde

von GÜNTHER BARTHEL, Erfurt

Weitaus günstiger ist da das bekannte Zeitmaß von 1 : 5.
12 Normalsekunden entsprechen dann 1 Modellminute
1 Normalminute entspricht dann 5 Modellminuten
12 Normalminuten entsprechen dann 1 Modellstunde.
Bei diesem Maßstab geht es schon etwas „ruhiger" zu, dafür haben sich aber unsere Entfernungen verkürzt.
33 Sekunden sind hier 165 Modellsekunden oder 2,8 Modellminuten.
Die Teststrecke von 600 cm verkürzt sich somit auf

$$\frac{60\,000 \cdot 2{,}8}{60} = 2\,800 \text{ m} = 2{,}8 \text{ km.}$$

Da diese Modellzeit kaum auf einer normalgehenden Uhr abgelesen werden kann (im Gegensatz zum Umrechnungsmaßstab 1 : 12), ist es am besten, wir stellen uns aus einem alten Wecker eine Modellzeituhr her.

Bedingung ist also, daß diese Uhr 5mal schneller geht als vorher. Das Tempo einer Uhr wird durch das Sekundenrad bestimmt. Entfernen wir von ihm $^4/_5$ der Zähne, dann haben wir schon unser Ziel erreicht (Bild 110).

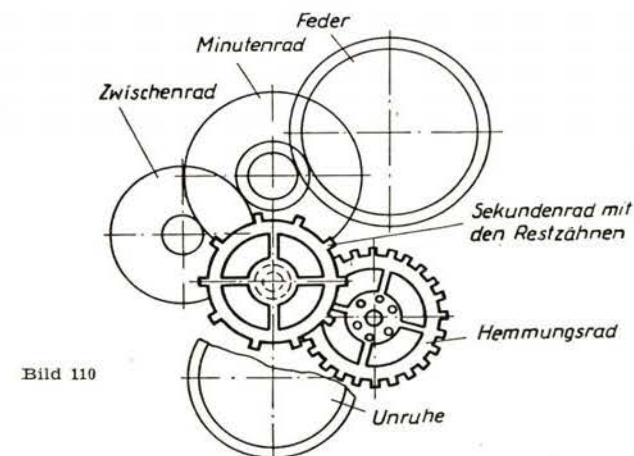


Bild 110

Um einen leichten Aufprall am Hemmungsrad zu erhalten, lassen wir die restlichen Zähne in gleichmäßigen Abständen stehen.. Bleiben noch weniger Zähne stehen, läuft die Uhr schneller. Wir können also jedes Zeitmaß wählen.

Die Operation kann ohne Schwierigkeiten ausgeführt werden. Nach Entfernen des Zwischenrades kann man das Sekundenrad herausnehmen. Die zu entfernenden Zähne werden einfach abgezwickt. Das Zifferblatt der Uhr und das Zeigersystem können weiterverwendet werden..

Es besteht auch noch die Möglichkeit, eine alte Pendeluhr für diese Zwecke zu präparieren. Hier kann schon bei Entfernung des Perpendikels eine ähnliche Wirkung hervorgerufen werden.

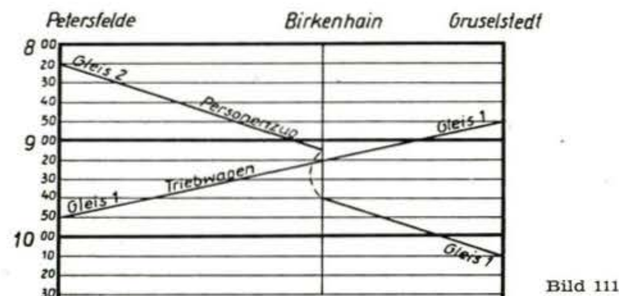
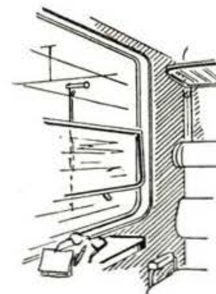


Bild 111

Zum Abschluß sollen nun Zeit und Geschwindigkeit in Form eines Bildfahrplanes zusammengefaßt werden. Ein solcher Bildfahrplan hat den Vorteil, daß man auf einen Blick sämtliche Zugfahrten erkennen kann (Bild 111). Die waagerechten Linien sind die Zeitlinien und besitzen gleiche Abstände. Die Zwischenräume betragen jeweils 10 Minuten. Die vollen Stunden sind dick ausgezogen. Die Streckenentfernungen werden durch senkrechte Striche markiert. Bei wichtigen Bahnhöfen sind die senkrechten Wegelinien ebenfalls dicker gezeichnet. Nun brauchen nur die Zuglinien eingetragen zu werden. Dabei wird die Abfahrtszeit im Bahnhof Petersfelde mit der Ankunftszeit im Bahnhof Gruselstedt verbunden. Bei Aufenthalt in der Zwischenstation Birkenhain wird die Zuglinie unterbrochen. In unserem Beispiel wartet der aus Petersfelde kommende Zug auf den Gegenzug, der Birkenhain ohne Aufenthalt durchfährt. Die Zuglinien können farbig ausgeführt werden, um so die Zugart leichter zu erkennen. Auch erhalten sie die Zugbezeichnung. Doch die Ausgestaltung kann jedem Fahrplangestalter selbst überlassen bleiben.

Fahrtbericht 9

Fensterplatz – Bleistift und Notizblock

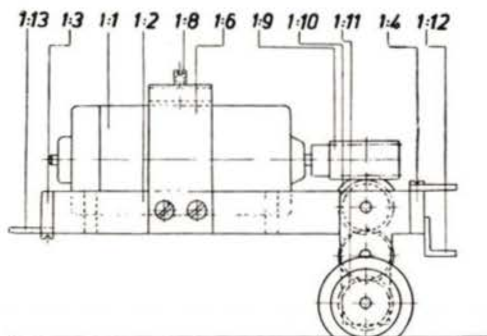


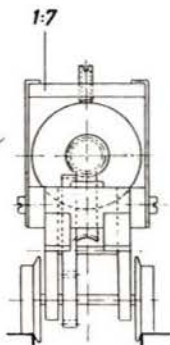
H. Köhler, Erfurt

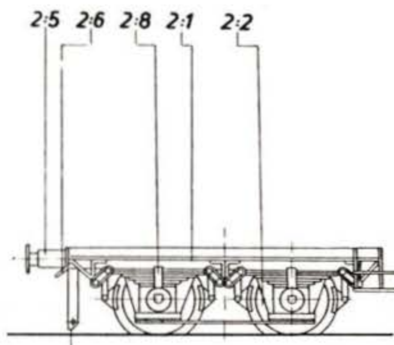
Ja, ich dachte es mir schon, daß Ihnen in Neumarkt-Holzberg die Ausfahrsignale sowie überhaupt das etwas verträumte Milieu auffallen werden. Inmitten der bewaldeten Höhen geht die Bevölkerung vorwiegend ihrer Holzfäller- und Holzverarbeitungstätigkeit nach, und nur wenige fahren morgens mit dem am Bahnsteig 2 bereitstehenden Personenzug, dem P 211, in die nächste Kreisstadt Moßberg. Der P 211 mit seinen drei Wagen bekommt natürlich keine Schiebelok. Soweit mir bekannt ist, wird er durch die dann zurückkehrende Schiebelok vom D 43 bespannt, oder es kommt eine andere Lok der Baureihe 95 aus dem Schuppen. Wir werden das nicht mehr verfolgen können, denn noch ist es Zeit bis zur Abfahrt des P 211, der Schluß ist noch nicht einmal aufgesteckt. Unser Ausfahrsignal dagegen steht auf Fahrt, und der Mann mit der roten Mütze, die „Bahnsteigaufsicht“, nicht der „Bahnvorsteher“ oder „Fahrdienstleiter“, wie er laienhaft immer betitelt wird, ist mit dem Befehlsstab erschienen. Die frei gewordene Ausfahrt sagt uns, daß der D 43 mit Schluß und Schiebelok den vorliegenden Streckenabschnitt geräumt hat, also in Fellz eingefahren und das Einfahrsignal in Fellz auf Halt gelegt worden ist. Bis dorthin dürfen wir nun zunächst folgen; Einfahrt Fellz ist für uns die nächste Zugfolgestelle!

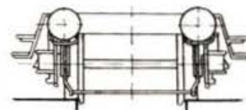
Neben dem preußischen Signalsystem mit den bekannten Hauptsignalstellungen „Halt“ = waagerechter Flügel oder rotes Licht und „Fahrt“ = 45° nach oben zeigender Flügel oder grünes Licht wird in dem süddeutschen Gebiet für Ausfahrsignale noch ein weniger bekanntes Signalbild verwendet, nämlich der senkrecht nach unten zeigende Flügel oder das blaue Licht. Dieses Zeichen deutet den Begriff „Ruhe“, also es darf rangiert werden, weil jetzt Ruhe in bezug auf Ein- oder Ausfahrten von Zügen in dieses oder aus diesem Gleis herrscht. Zeigt ein Ausfahrsignal dieser Art „Halt“, so darf auch die Rangiereinheit nicht weiterfahren. Im Gegensatz dazu kann beim preußischen Signalsystem die Rangiereinheit am „Halt“ vorbeifahren, wenn die Zustimmung vom Stellwerk gegeben wurde. Der Begriff „Halt“ am Ruhesignal, das am Mast übrigens durch die roten Buchstaben „Ru“ auf weißem Untergrund einer Tafel gekennzeichnet ist, verschafft sich mithin mehr Respekt, man spricht deshalb vom „Absoluthalt“. Am Gleis nebenan zeigt es „Halt“, weil dieses Gleis in das unsere mündet und deshalb nicht befahren werden darf, es gäbe sonst eine Flankenfahrt.

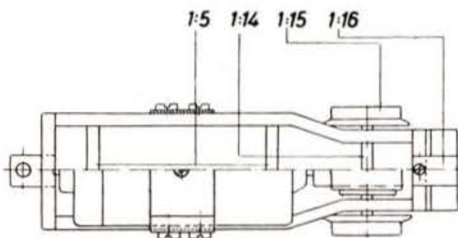
Unsere Fahrstraße ist gesichert, wir fahren ab. „Auf, in die Berge!“

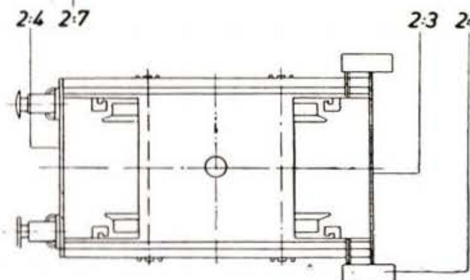


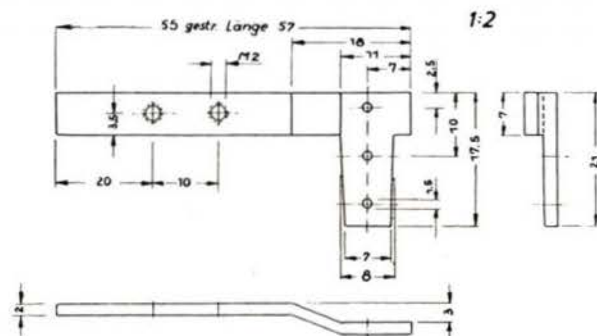


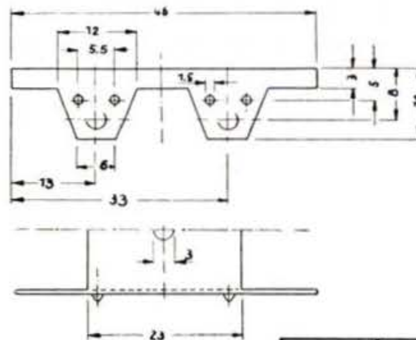


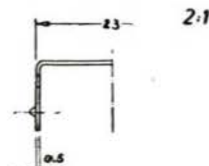












Gezeichnet	12. 3. 1963	Kerber	Georg Kerber Dresden Wurzenerstraße 58	HO
Geprüft	24. 3. 1963	Kerber		
Maßstab 1 : 1	Speichertriebwagen ETA 177		Zeichnungs-Nr. ETA 177-2	

3:18 3:19 3:16 3:21 3:4 3:5 3:6

3:14
3:15

Schnitt C-D

3:17 3:3 3:12 3:13 3:20 3:26 3:1 3:22 3:2 3:23 3:24 3:9 3:39 3:27 3:10 3:11 3:25 3:28

3:33 3:34 3:35 3:31 3:32

3:5

3:20

3:2a 3:2b

Ausschnitt in Teil 3:2a

Ausschnitt in Teil 3:2b

Loch zur Kabeldurchführung

3:6/7

bei Teil 3:7

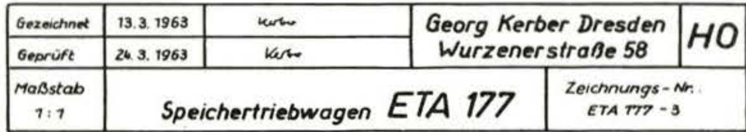
3:25

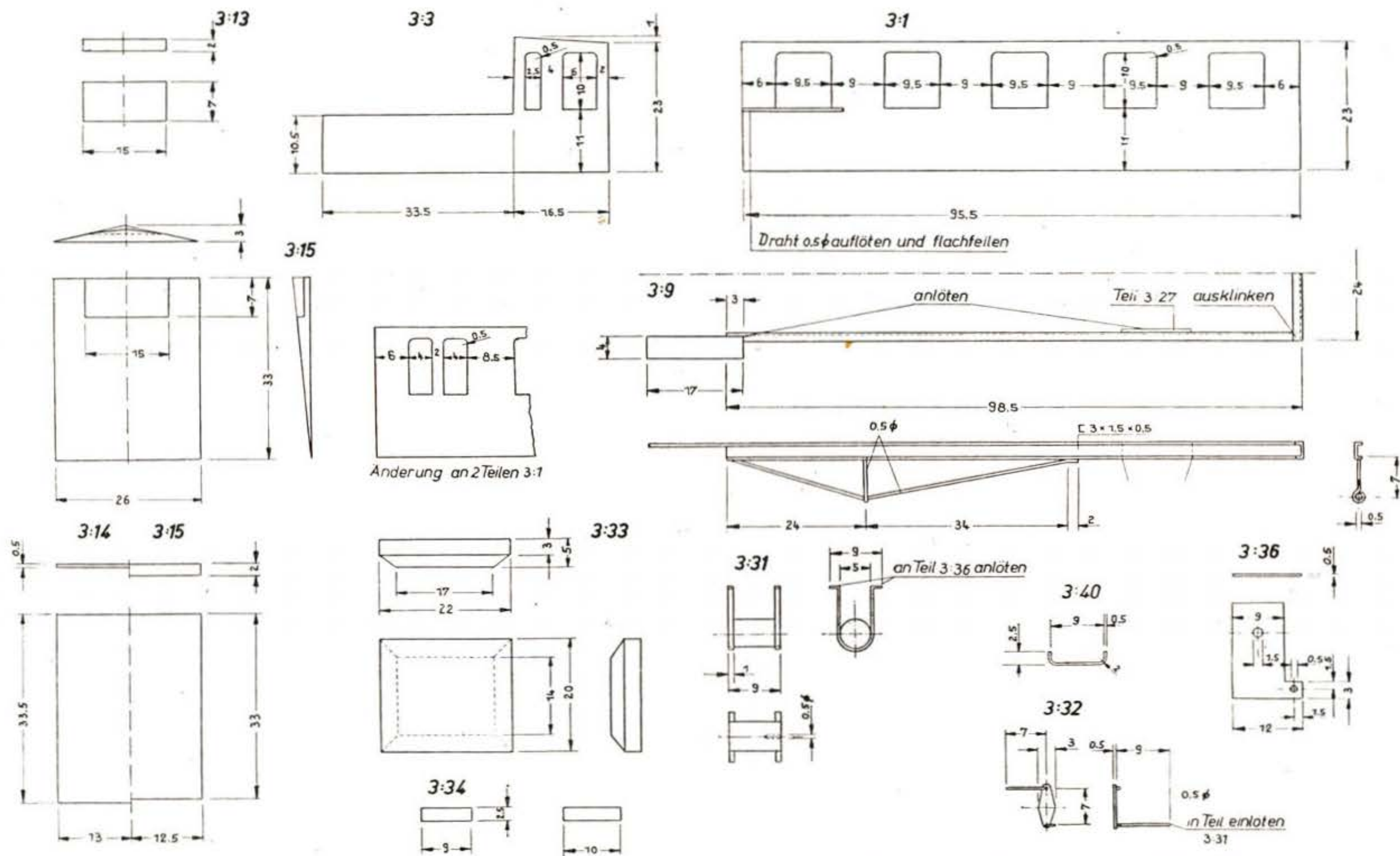
3:2a 3:2b

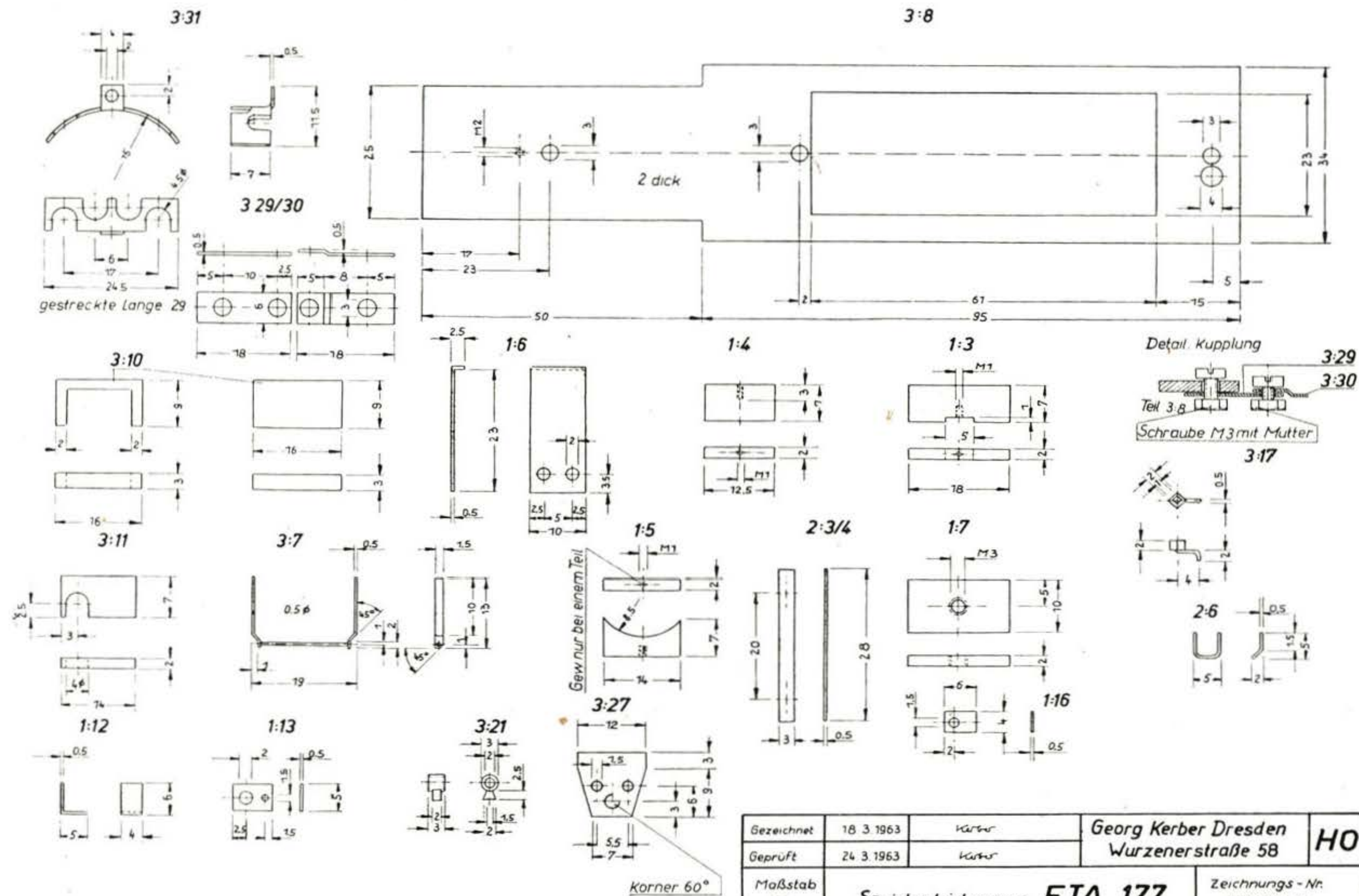
3:4

3:16

Teil 3:4




3:13
3:3
3:1
Draht 0,5ϕ auflöten und flachfeilen
3:15
3:9
anlöten
Teil 3.27 ausklinken
Änderung an 2 Teilen 3:1
0,5ϕ
⊏ 3 × 1,5 × 0,5
3:14
3:15
3:33
3:31
an Teil 3:36 anlöten
3:40
3:36
3:32
3:34
in Teil einlöten 3:31
Gezeichnet
16. 3. 1963
Geprüft
26. 3. 1963
Georg Kerber Dresden
Wurzenerstraße 58
HO
Maßstab
1 : 1
Speichertriebwagen ETA 177
Zeichnungs-Nr
ETA 177-4



3:31
gestreckte Lange 29
3 29/30
3:8
2 dick
1:6
1:4
1:3
Detail Kupplung
3:29
3:30
Teil 3:8
Schraube M3 mit Mutter
3:17
3:10
3:11
3:7
1:5
Gew nur bei einem Teil
2:3/4
1:7
2:6
1:16
1:12
1:13
3:21
3:27
Korner 60°
Gezeichnet 18.3.1963
Geprüft 24.3.1963
Maßstab 1:1
Georg Kerber Dresden
Wurzenerstraße 58
H0
Speichertriebwagen ETA 177
Zeichnungs-Nr. ETA 177-5

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, Berlin W 8, Krausenstraße 17/20. Die bis zum 10. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Querfurt

Unter der Leitung von Karl-Heinz Voigt, Leninplatz 13, hat sich eine Arbeitsgemeinschaft gebildet und unserem Verband angeschlossen.

Magdeburg

Herr Hans-Joachim Streichert, Leipziger Chaussee 74, bittet alle Interessenten, sich zwecks Gründung einer Arbeitsgemeinschaft an ihn zu wenden.

Neubukow

Herr Walter Denniger, Burchardstr. 3, ist Leiter der Arbeitsgemeinschaft des Jugendklubhauses, die in unseren Verband aufgenommen wurde.

Gotha

Die Arbeitsgemeinschaft Gotha gratulierte den Eisenbahnern der Deutschen Reichsbahn, insbesondere der Ingenieurschule für Eisenbahn-Betriebs- und Verkehrstechnik Gotha, zum Tag des Eisenbahners und dankte für ihre vorbildliche Unterstützung bei einer Vortragsreihe.
Die Vorträge (mit Lichtbildern) beginnen um 20.00 Uhr und enden um 21.00 Uhr, so daß die jugendlichen Freunde nicht zu spät zu Hause sind. Anschließend wird ein etwa einstündiger Erfahrungsaustausch durchgeführt.
Wir arbeiten im Jugendheim in der Wilhelm-Bock-Straße, das uns vom Rat der Stadt Gotha und der FDJ zur Verfügung gestellt wurde. 75 % der Angehörigen unserer Arbeitsgemeinschaft sind Jugendfreunde. Vor der Zusammenfassung im Verband wurden im Zirkel VEB Lowa (Freund Löffler) 14 Freunde zur Deutschen Reichsbahn geworben.
Die Zeitdauer unserer Arbeit im Heim wird im Fachgeschäft „HO-Modelleisenbahn" (Gotha, Pfortenstraße) durch Aushang bekanntgegeben. Die Arbeitsgemeinschaft stellt dort auch den Verkaufsstellenbeirat.
Es sind folgende Arbeitsgruppen vorgesehen: Lok- und Wagenbau; Oberbau und Signale; Hochbauten; Elektrotechnik. Sie haben das Ziel, eine Anlage zu bauen und Ausstellungsmaterial zu schaffen.

Schwerin

Am 26. Mai 1963 fand in Schwerin eine Bezirksmeisterschaft der Jungen Modelleisenbahner statt. An diesem Bezirksausscheid nahmen 30 Schüler und Junge Pioniere aus dem Bezirk Schwerin teil. In der Beantwortung der theoretischen Fragen des Wettkampfes zeigten alle Teilnehmer sehr gute Kenntnisse über den Aufbau und die Funktion der verschiedenartigsten Modellbahnanlagen und -teile. Ebenfalls überraschend für die Mitglieder der Jury waren die Kenntnisse der jungen Freunde über das große Vorbild. Bei diesem Bezirkswettbewerb kam deutlich zum Ausdruck, welche guten Ergebnisse durch eine hervorragende Anleitung der Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes erzielt wurden. So konnte die Wettkampfmannschaft des Bahnbetriebswerks Wismar, die von der Arbeitsgemeinschaft des Kollegen Giesenhagen betreut wird, den 1. Platz belegen. Neben einer wertvollen Sachprämie wurden die jungen Freunde mit einer Delegierung zur Festveranstaltung des X. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerbs in Görlitz ausgezeichnet.
Der Vizepräsident op. D. der Rbd Schwerin, Reichsbahndirektor Martin Klemt, selbst Mitglied unseres Verbandes, hatte persönlich einen wesentlichen Anteil an der Vorbereitung und Durchführung der Bezirksmeisterschaft. In einer kurzen Feierstunde überreichte er allen Teilnehmern und Siegern des Wettbewerbs Erinnerungsurkunden und -geschenke der Deutschen Reichsbahn.
Diese hervorragende Veranstaltung des Stützpunktes Schwerin unseres Verbandes sollte allen anderen Reichsbahndirektionen und Stützpunkten eine Anregung sein, die Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Reichsbahn und den jungen Modelleisenbahnern aufzubauen und zu festigen.
Die Schweriner Modelleisenbahner haben sich zur Aufgabe gestellt, noch in diesem Jahr den Bezirksvorstand Schwerin des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes ins Leben zu rufen. Damit wird die Arbeit im Bezirk Schwerin auf eine höhere Stufe gestellt und die Anleitung und Betreuung aller Arbeitsgemeinschaften des Bezirkes wesentlich verbessert. Durch die gute Unterstützung, die die Deutsche Reichsbahn den Arbeitsgemeinschaften im Bezirk Schwerin gibt, konnten auch in der Vergangenheit schon gute Erfolge erzielt werden. Wenn man bedenkt, daß im Modelleisenbahnwesen in der Vergangenheit die Schwerpunkte in den südlichen Bezirken unserer Republik lagen, so muß man die Arbeit der Schweriner Eisenbahner und Modelleisenbahner um so höher bewerten. Sie haben es verstanden, auch in diesem Bezirk bei vielen jungen Menschen das Interesse an der Modelleisenbahn zu wecken und somit auch das Verständnis für die technischen und ökonomischen Belange der Deutschen Reichsbahn zu vertiefen. Der besondere Dank der Schweriner Modelleisenbahner gilt auch den Organen der Volksbildung im Bezirk Schwerin, die den Wettkampf mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln gut unterstützt haben. Wir hoffen, daß wir als Modelleisenbahner und junge Freunde der Eisenbahn aus Schwerin noch öfter über unsere Arbeit und unsere erzielten Erfolge berichten können.

Wer hat — wer braucht?

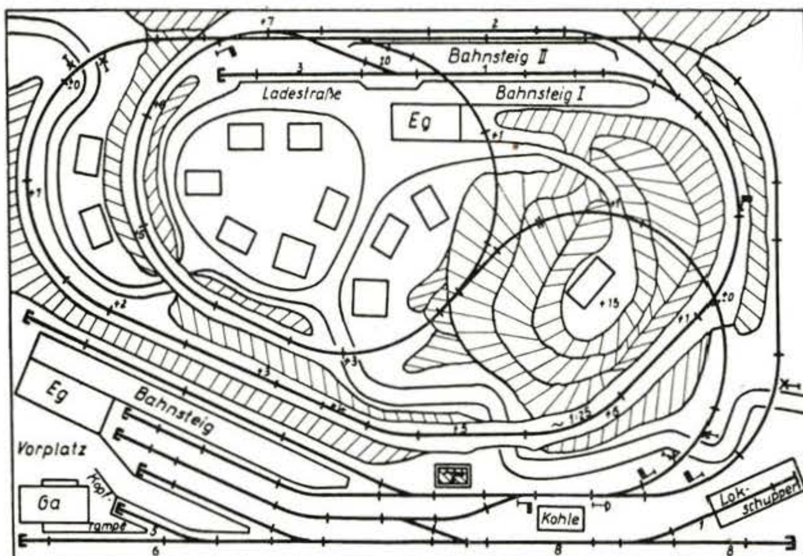
Suche Fotos oder Skizzen des auf der Strecke Zittau—Oybin—Johnsdorf verkehrenden dreiteiligen Dieseltriebwagens (Schmalspur) sowie des vierachsigen Dieseltriebwagens (evtl. leihweise).

Mitteilungen des Generalsekretariats

Zum diesjährigen Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerb gingen über 100 Modelle aus mehreren europäischen Ländern bei uns ein. Wir möchten allen Einsendern schon jetzt unseren herzlichsten Dank für ihre Mitarbeit aussprechen. Eine ausführliche Auswertung des Wettbewerbs und der Ausstellung in Görlitz wird in einem der nächsten Hefte erfolgen. Besonders hat es uns gefreut, daß viele Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes mit teilweise hervorragenden Modellen am Wettbewerb teilnehmen und als Sieger in der jeweiligen Wettbewerbsgruppe ausgezeichnet werden konnten.
Dem VEB Spezialprägewerk Annaberg-Buchholz und der PGH Eisenbahn-Modellbau Plauen sowie dem Ministerium für Volksbildung sagen wir für die Spenden zum X. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerb unseren herzlichsten Dank.

Werde Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes!

● daß uns in der letzten Zeit sehr viele „theoretische“ Gleispläne zugehen, nach denen man in der Praxis aber nicht bauen kann, weil Gleisradien, Steigungen oder andere Dinge nicht stimmen? Daher bitten wir, uns nur solche Gleispläne einzusenden, nach denen schon eine Anlage entstanden ist. Wir ersparen uns damit viel Gutachterarbeit und den Einsendern Enttäuschungen. Fernerhin bitten wir, die Gleispläne einem heute gefertigten Gleismaterial anzupassen und daß Mindestradien, Gleisabstände, Weichenabmessungen und -winkel mit dem gewählten Gleissystem übereinstimmen. Auch sollten Steigungen nicht steiler als 1 : 30 gewählt werden, und der Lage der Brechpunkte ist größte Aufmerksamkeit zu widmen. Sie gehören nicht in eine Kurve oder kurz vor oder hinter Weichen.



Den Gleisplan für eine TT-Anlage in der Größe von 1,70 × 1,10 m sandte uns Herr Axel Richter aus Kahla/Thüringen zu. Er selbst schreibt zu diesem Gleisplan: „Es handelt sich hier um eine Nebenbahn. Im Tunnel ist eine Gleisverbindung vorhanden, wodurch ein Kreisverkehr möglich wird. Die Anlage ist in zwei Stromkreise aufgeteilt. Durch gegengepolte Lokomotiven wird auf der eingleisigen Strecke Gegenverkehr ohne Schaltungsschwierigkeiten möglich. Die Gleise 1–3 sind Hauptgleise. Da die Ausfahrt nach zwei Richtungen möglich ist, macht sich ein Gruppenausfahrsignal erforderlich. Auf einer Nebenbahn werden in der Regel nicht mehr als 50 km/h gefahren, wodurch sich mehrflüglige Signale erübrigen (bei vereinfachtem Nebenbahndienst). Die Einfahrsignale des Durchgangsbahnhofs sind Trapeztafeln. Alle anderen Angaben sind im Plan enthalten.“

WISSEN SIE SCHON ...

● daß auf dem Berliner Ost-Güterbahnhof am 29. 4. 1963 der erste Güterzug mit Spurwechselradsätzen sowjetischer Konstruktion eintraf? Oben im Bild: Der Leiter der Hauptverwaltung Wagenwirtschaft im Ministerium für Verkehrswesen der UdSSR, Jegorow (Mitte), wurde vom Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Präsident des DMV, Helmut Scholz (rechts) am Zuge begrüßt. Unten im Bild: Der neue sowjetische Spurwechselradsatz.

Foto: ZB/Schröder





BUCHBESPRECHUNG

Ing. GÜNTER FROMM,

„Bauten auf Modellbahnanlagen“

Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin

Halbleinen mit Schutzumschlag, 17,– DM, 180 Seiten, 95 Bilder, 46 Baupläne

Der Autor dieses Buches ist den Lesern unserer Zeitschrift bereits durch eine Reihe von Baubeschreibungen und Bauplänen von Hochbauten sowie verschiedene Artikel über interessante Nebenbahnen Thüringens bekannt geworden.

Das vorliegende Buch ist keine wahllose Zusammenstellung verschiedener Baupläne und Baubeschreibungen, sondern vielmehr eine wohlgeordnete Reihenfolge der verschiedensten bei der Deutschen Reichsbahn vorkommenden und im Modell nachahmenswerten Hochbauten.

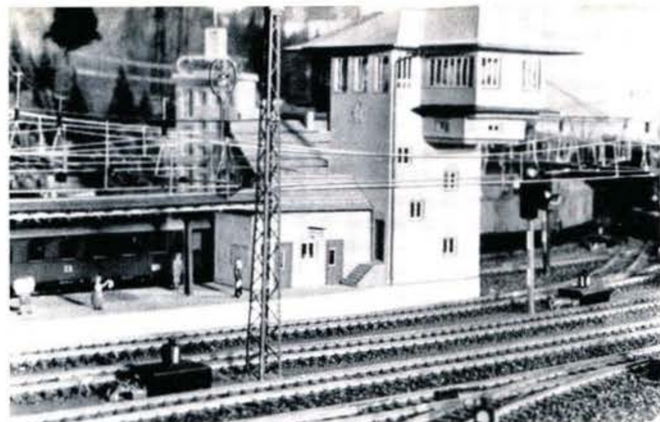
Im einzelnen gliedert sich das Buch in zwei große Teile. Im **ersten Teil** geht der Verfasser speziell auf die Hochbauten ein. Im ersten Abschnitt wird in einer allgemeinen Einführung die Baugestaltung beim Vorbild und die Herstellung von Gebäudemodellen beschrieben. Dabei werden die verschiedenen Bauweisen (Papp-, Holz- und Gemischtbauweise) und die Herstellung von Einzelteilen (Fenster, Türen, Dächer, Fachwerke, Innenausstattung) behandelt. Abschließend zu diesem Abschnitt wird an Hand einer ausführlichen Baubeschreibung, die dann richtungweisend für alle weiteren Bauanleitungen ist, der Bau eines Modells in der Nenngröße H0 erläutert.

In den folgenden Abschnitten werden zunächst Baubeschreibungen von Bauten des Betriebs- und Verkehrsdienstes (Empfangsgebäude, Güterschuppen, Stellwerke u. a.) und Bauten des Maschinendienstes (Lokomotivschuppen, Bauten der Wasserversorgung, Bekohlungsanlagen) gegeben. Im letzten Abschnitt des Teils Hochbauten geht der Verfasser auf sonstige Bauten ein.

Der **zweite Teil** des Buches befaßt sich mit sonstigen Anlagen, die in unmittelbarem Zusammenhang zu den Hochbauten stehen: Bahnsteiganlagen, Ladestraßen, Laderampen, Gleiswaagen u. ä. Neben Bauwerken aus der Zeit der Länderbahnen findet man auch Bauten im modernen Baustil. Darüber hinaus enthält das Buch Baupläne und Baubeschreibungen für jede Anlagengröße, d. h. Gebäude für reine Nebenbahnen und Hauptbahnen.

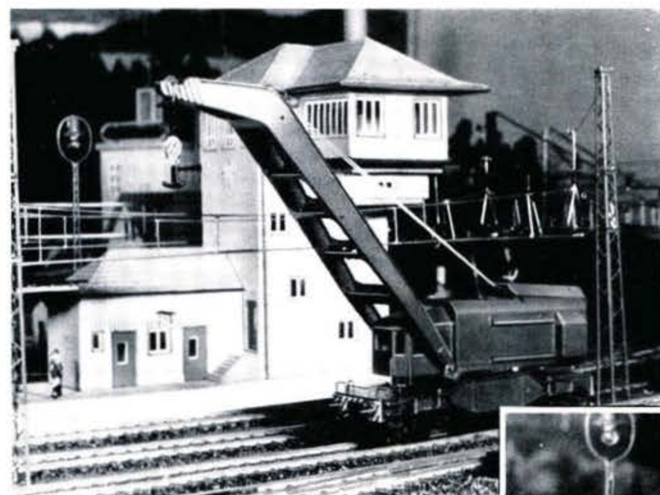
Wenn der eine oder andere Leser zunächst die Meinung vertreten wird, daß sich der vorliegende Band nur an Modelleisenbahner wendet, die ihre Gebäude selbst bauen, so wird er beim Lesen des Buches bald eines Besseren belehrt werden. Von den Gebäuden, die von der einschlägigen Industrie bei uns angeboten werden, kann man leider noch nicht behaupten, daß es sich um ausgesprochene Modelle handelt. Mit Hilfe des Buches können diese jedoch so hergerichtet werden, daß sie sich gut in die Modellbahnanlage einfügen. Man findet in diesem Buch wertvolle Hinweise, wie Bahnhofsanlagen vorbildgerecht gestaltet werden. Wie wenig wird beispielsweise auf solche Kleinigkeiten wie Bauten auf Bahnsteigen (Bahnhofsschilder, Fahrtrichtungsanzeiger, Verkaufskioske), Besandungstürme, Schlackengruben, Gleiswaagen, richtig gestaltete Ladestraßen und Bahnsteigkanten achtgegeben.

Den Abschluß bildet ein Fachwortregister, in welchem Bezeichnungen, die dem Leser nicht geläufig sind, eingehend erläutert werden. Das Buch bietet in seiner Vielseitigkeit jedem Modelleisenbahner wertvolle Hinweise, sei es nun, daß er die Gebäude selbst baut oder Industriematerial verwendet. *G. D.*



1

Ein eifriger Bastler...



2

... ist unser Leser Lothar Hesse aus Plauen V. Bereits im Heft 1 1963 berichteten wir über ihn. Wie uns nun Herr Hesse schreibt, genügt die alte Anlage, von der wir hier einige Ausschnitte zeigen, in der Gleisführung und in der Lage des Bahnhofs nicht mehr seinen Ansprüchen. Er hat deshalb eine neue Modellbahnanlage gebaut, von der er uns auch gelegentlich einige Fotos und einen Gleisplan übersenden will. Daneben fertigt Herr Hesse auch Fahrzeug- und Gebäudemodelle selbst an. Für das weitere Schaffen wünschen wir viel Erfolg.



3

Bild 1 Das moderne Stellwerk wurde nach einem Bauplan aus dem Buch „Bauten auf Modellbahnanlagen" von Günter Fromm angefertigt. Der Anbau mußte wegen des Bahnsteigs gekürzt werden

Bild 2 Der Eisenbahndrehkran EDK 50 wartet nach erfolgtem Einsatz auf den Abtransport

Bild 3 Die Ellok E 70 fährt am Stellwerk vorbei

Fotos: L. Hesse, Plauen V.

Aus dem befreundeten Polen ...

... wurde uns dieses Bild einer H0-Modellbahnanlage übersandt. Sie ist 3,75 $\times$ 2,10 m groß und wurde nach einem Bauplan aus dem Heft 3/1959 von Herrn Eduard Foniok, Lehrer an der Musikgrundschule, und Anatol Koczarski, Arzt in der Heilanstalt der Polnischen Staatsbahn (PKP), aus Wien, Bezirk Wroclaw, gebaut. Es fehlen zwar noch die Verbindung der Hauptstrecke zur Nebenstrecke und die Lok- und Güterbehandlungsanlage auf dem Hauptbahnhof, doch beeinträchtigt dies keineswegs den guten Gesamteindruck. Die weitere Ausgestaltung der Modellbahnanlage möge noch viel Freude bereiten.

Foto: Dipl.-Ing. Stanislaw Iwanowski, Wien, Bezirk Wroclaw





Bild 1 Brücke über die Ziller bei Zell am Ziller

J. H. VAN PIGGELEN, Utrecht/Holland

Die Zillertalbahn

Железнодорожная линия имени «Циллерталбан»

The Line of Zillertal

Le chemin de fer en Zillertal

Fotos: J. H. van Piggelen, Utrecht/Holland

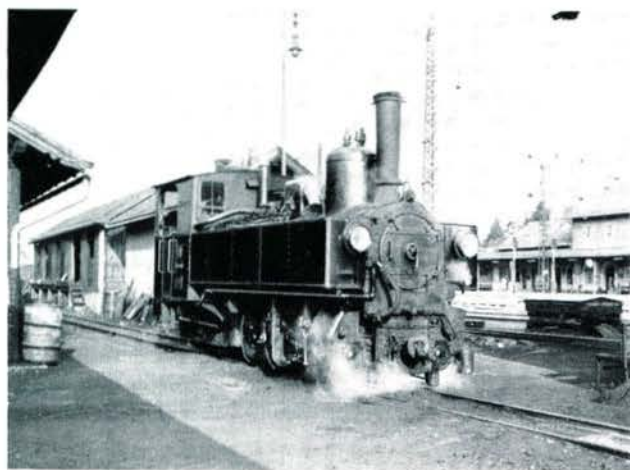


Bild 2 Lok Nr. 1 der Zillertalbahn

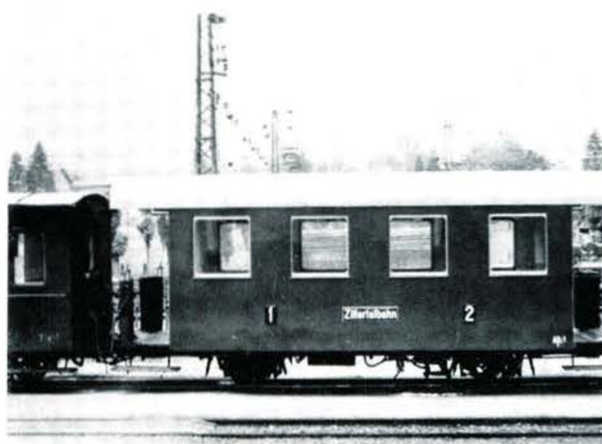


Bild 3 Zweiachsiger Personenwagen

Bild 4 Dreiachsiger gedeckter Güterwagen

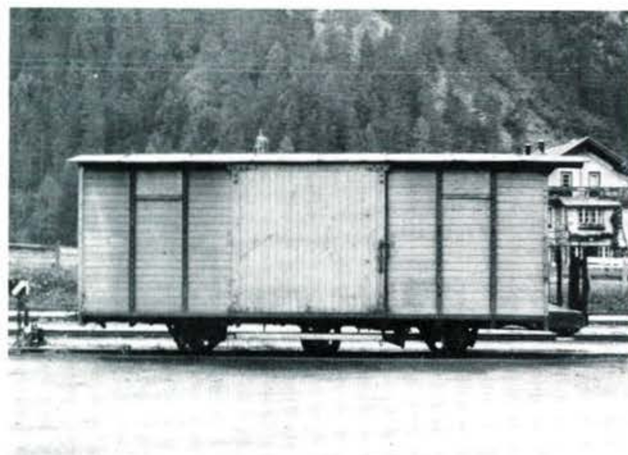


Bild 5 Lok Nr. 4 der Zillertalbahn



Am 26. Dezember 1899 wurde die Zillertalbahn-AG gegründet. Mit dem Bau der Bahn wurde begonnen, und in der Reihenfolge wurden folgende Streckenteile in Betrieb genommen:

am 20. Dezember 1900 Jenbach–Fügen,
am 24. Februar 1901 Fügen–Kaltenbach/Stumm,
am 26. Mai 1901 Kaltenbach/Stumm–Erlach,
am 21. Juli 1901 Erlach–Zell am Ziller,
am 31. Juli 1902 Zell am Ziller–Mayrhofen.

Die Bahn ist eingleisig und hat eine Spurbreite von 760 mm. In der Gesamtstrecke von Jenbach nach Mayrhofen (31,7 km) wird ein Höhenunterschied von 100 m gemessen. Außer einigen Ausnahmen (u. a. bei Zell am Ziller) kommen keine starken Steigungen vor. Die Bahn fährt über zwei Brücken: über den Inn bei Rotholz und über die Ziller bei Zell am Ziller.

Im Jahre 1902 wurde der Betrieb mit folgenden Fahrzeugen aufgenommen: 3 Tenderlokomotiven (alle mit der Achsfolge C 1), die die Namen „Raimund", „Zillerthal" und „Tirol" trugen, 2 Bagagewagen mit Post- und Eisenbahnbegleiter-Abteil, 10 Personenwagen (insgesamt 310 Sitzplätze), 20 Güterwagen, davon 10 offen und 10 geschlossen (insgesamt 189 t Tragfähigkeit). Die ersten drei Lokomotiven, gebaut durch Krauss in Linz an der Donau, sind noch stets in Dienst und sehen guterhalten aus. Auch Lok 4, die 1905 gebaut wurde, kam von Krauss. Sie hatte die Achsfolge B und wurde 1958 verschrottet. Lok 4 wurde dann eine Lokomotive der bekannten Salzkammergutbahn, die durch die Zillertalbahn-AG übernommen wurde. Diese Lokomotive, 1939 durch Borsig in Berlin gebaut, hatte die Achsfolge E und wurde wahrscheinlich erst später mit einem zweiachsigen Schlepptender ausgerüstet. Lok 5, die 1930 gebaut wurde, war auch von Krauss und hatte die Achsfolge C 1.

Das Empfangsgebäude, der Güterüberladeplatz, ein Lokschuppen und der Reparaturplatz befinden sich in Jenbach, dicht neben dem Bahnhof und dem Gebäude der ÖBB. Dies kommt natürlich sowohl dem Personenverkehr als auch dem Güterverkehr sehr zugute. Es besteht ein Gleis zur Übernahme der Normalspur-Güterwagen auf die Rollbockwagen der Zillertalbahn und ein Gleis mit einem Vierschienenteil und einer Anlage, mit der Öl aus normalspurigen Tankwagen herübergepumpt wird.

Da im Zillertal nicht viel Industrie vorhanden ist, besteht an der ganzen Linie auch nur ein Betrieb mit Schienenanschluß: die Zillertaler Magnesit-Werke. Für diesen Betrieb befindet sich eine besondere Umschlagstation in Jenbach. Auch eine Anzahl der vierachsigen und dreiachsigen Güterwagen hat die Aufschrift „Zillertaler Magnesit-Werke". Wenn diese Wagen leer bei den Magnesit-Werken ankommen, werden sie durch die Lokomotive auf die Seitenschiene gesetzt. Dann wird ein Kabel an dem Wagen festgemacht, und sie werden mit einer Seilwinde weitergezogen. Der Betrieb liegt zwischen Zell am Ziller und Mayrhofen.

Jeden Morgen, außer samstags und sonntags, fährt ein Güterzug um 9.20 Uhr aus Jenbach ab, meistens von Lok Nr. 4 gezogen. Direkt hinter der Lokomotive befindet sich ein Personenwagen, so daß auch Reisende mitfahren können. Bei den meisten Bahnhöfen sind die Lade- und Endladeschienen mit beiden Enden an der Hauptschiene angeschlossen, was das Rangieren wesentlich erleichtert.

Der größte Bahnhof zwischen Jenbach und Mayrhofen ist der von Zell am Ziller. Es fahren am Tag in jeder Richtung neun Züge; der erste geht um 6.50 Uhr in Jenbach ab und der letzte um 18.25 Uhr. Die Fahrt zwischen Jenbach und Mayrhofen dauert ungefähr eine Stunde und 20 Minuten, dabei passiert man zwischen den beiden Orten 14 Bahnhöfe und Haltestellen. Bei manchen Haltestellen wird nur auf Wunsch der Fahrgäste gestoppt. Einige „größere" Bahnhöfe, so wie Jenbach, Zell am Ziller und Mayrhofen, haben einen Bahnhofsvorsteher, dem auch ein Diensttelefon zur Verfügung steht. Für den gewöhnlichen Dienst werden meistens die zweiachsigen Fahrzeuge eingesetzt; die Vierachser fahren oft als reservierte Wagen für ein Reisebüro mit.

Die Lokschuppen der Dampflokomotiven befinden sich in Mayrhofen und Jenbach (beide haben ein Gleis, sind aber ziemlich lang). In Jenbach steht auch ein Diesellokschuppen. Man hat nämlich auch eine Diesellok, eine Dieselrangierlok und einen Dieseltriebwagen. Die Dieselrangierlok versieht intensiv Dienst in Jenbach, die Diesellok und den Dieseltriebwagen jedoch habe ich während meines 14tägigen Aufenthalts im Zillertal nicht einmal in Betrieb gesehen.

In Jenbach befindet sich außerdem noch eine Bahnmeisterdraisine. Neben dem Empfangsgebäude in Jenbach liegt ein Sägewerk, in dem auch Schwellen angefertigt werden. Es fiel mir auf, daß neben dem Fahrzeugschuppen in Jenbach Stapel neuer Schienen und Betonschwellen lagen. Die Gleise zum Diesellokschuppen waren bereits mit solchen versehen. Die Bahn liegt auf einem ziemlich festen Bahndamm, größtenteils nicht nahe an der Straße. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 35 km/h (im Jahre 1900 25 km/h).

Die Zukunft der Zillertalbahn sieht gut aus, immer mehr Touristen verbringen ihren Urlaub im Zillertal. Auch erzählte man mir im Hauptbüro, daß möglicherweise im Zillertal eine Elektrizitätszentrale gebaut wird, wodurch der Betrieb natürlich mit einer noch größeren Güterbeförderung rechnen kann.



Bild 6 Hier in Jenbach wird Magnesit von der Zillertalbahn auf die ÖBB übergeladen

Bild 7 Dieser Dieseltriebwagen ist ein Eigenbau der Zillertalbahn



Für unser LOKARCHIV

Dipl.-Ing. WOLFGANG GLATTE, Berlin

Diesellokomotive der Baureihe T 678.o der ČSD

Тепловоз серии Т 678.0 Чехословацкой Гос. Ж. Д.

Diesel Locomotive of Series T 678.0 of Czechoslovakian State's Railways (CSD)

Locomotive à Diesel de la série T 678.0 des C. F. de CSSR (CSD)

Während der Internationalen Messe 1962 in Brno wurde von dem bekannten Werk ČKD Sokolovo in Prag eine neue Diesellokomotive vorgestellt. Sie läuft bei der ČSD unter der Baureihenbezeichnung T 678.o. Es handelt sich um eine dieselelektrische 2000-PS-Lokomotive mit der Achsfolge Co'Co'. Sie ist als Vielzwecklokomotive für den Einsatz im Personen- und Güterverkehr vorgesehen.

Der Hauptrahmen und der Lokomotivkasten sind vollständig geschweißt. Die Brückenträger des Hauptrahmens sind aus hochfesten Schweißstahl-Blechen hergestellt. Der Lokomotivkasten besteht aus den beiden Lokomotivführerständen an den Stirnseiten und dem dazwischenliegenden Maschinenraum. Er ist als Spantenkonstruktion aus Walzprofilen aufgebaut. Das ebenfalls vollständig geschweißte Dach ist über dem Maschinenraum abnehmbar, um den Ein- und Ausbau der einzelnen Maschinengruppen zu erleichtern. Der Lokomotivkasten stützt sich an jeweils vier Punkten auf den dreiachsigen Drehgestellen ab. Alle Radsätze sind angetrieben und laufen in Wälzlagern. Jeder Radsatz ist spielfrei in Pendelarmen geführt und mit Schraubenfedern einzeln abgefedert. Die Drehgestellrahmen sind in Leichtbauweise aus Hohlträgern zusammengeschweißt. Die Übertragung der Zugkraft erfolgt durch die Drehzapfen.

Technische Daten der Diesellokomotive T 678.o

Hersteller	ČKD Sokolovo, Prag
Achsfolge	Co' Co'
Dieselmotor	ČKD, Type K 8 S 310 DR
Nennleistung des Dieselmotors (nach UIC-Bedingungen)	2 000 PS bei 750 U/min
Kraftübertragung	elektrisch
Spurweite	1 435 mm
Länge über Puffer	18 000 mm
Gesamtachsstand	13 500 mm
Drehgestellachsstände	2 000 + 2 000 mm
Drehzapfenabstand	9 560 mm
größte Höhe über SO	4 250 mm
Treibraddurchmesser	1 000 mm ∅
kleinster befahrbarer Krümmungshalbmesser	120 m
Betriebslast	117 Mp
größte Achslast	19,5 Mp
größte Anfahrzugkraft	29,2 Mp*)
Dauerzugkraft bei 21,3 km/h	20,0 Mp*)
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Kraftstoffvorrat	5 000 l

*) Zugkräfte am Treibradumfang bei 1 000 mm ∅

Technische Daten des Dieselmotors

Hersteller	ČKD, Prag
Type	K 8 S 310 DR
Zylinderzahl	8
Bauart	Reihenmotor
Arbeitsverfahren	Viertakt, Direkteinspritzung, Hesselmann-Brennraum
Leistung nach UIC-Bedingungen	2 000 PS
Drehzahl	750 U/min
Bohrung	310 mm ∅
Hub	360 mm
Hubvolumen	217 l
mittlere Kolbengeschwindigkeit	9 m/s
Kraftstoffverbrauch	165 g/PSh
Aufladung	Abgasturbolader mit Ladeluftkühler

Der eingebaute Dieselmotor wird ebenfalls von den ČKD-Werken in Prag hergestellt. Es ist ein aufgeladener 8-Zylinder-Reihenmotor vom Typ K 8 S 310 DR. Dieser Motor wurde schon früher in Diesellokomotiven der ČSD eingebaut, z. B. in die Baureihe T 698.0, die man als Vorgängertype der neuen T 678.0 bezeichnen kann. In der Zwischenzeit wurde die Leistung des Motors gesteigert. Sie beträgt jetzt nach UIC-Abnahmebedingungen 2000 PS bei 750 U/min (siehe Tabelle). Der Motor kann für den Export leistungsmäßig, seinen eventuellen Einsatzorten entsprechend, den dortigen klimatischen Bedingungen angepaßt werden. Die Aufladung des Motors erfolgt durch Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung. Die Kühler des Dieselmotors sind im hinteren Teil des Maschinenraumes aufgestellt. Die Luft zur Rückkühlung des Kühlwassers wird durch vier durch Elektromotoren angetriebene Axialgebläse erzeugt. Die Kühlluft wird durch Jalousien angesaugt und nach dem Durchströmen der Kühler über das Dach der Lokomotive ausgeblasen.

Der Dieselmotor, der Hauptgenerator und die Hilfsgeneratoren sind zu einer Baugruppe zusammengefaßt. Die elektrische Kraftübertragungsanlage besteht aus dem Hauptgenerator und den sechs Achsantriebsmotoren. Sie wird durch Veränderung der Erregung und durch eine Kompensationssteuerung geregelt. Mit diesen Einrichtungen kann man sowohl bei Vollast als auch bei Teillast in allen Fahrgeschwindigkeitsbereichen die Leistung des Dieselmotors wirtschaftlich ausnutzen. Die Fahrschaltung sieht neun Leistungsstufen vor. Der Übergang erfolgt stufenlos. Gleichfalls wird beim Einschalten der jeweiligen Stufe die Begrenzung der Anfahrströme im Antriebsstromkreis stetig geändert und damit auch die Anfahrzugkraft.

Die Achsantriebsmotoren sind als Tatzlagermotoren

mit 3-Punkt-Aufhängung konstruiert, wobei die Tatzlager als Gleitlager ausgeführt sind. Im Drehgestellrahmen sind die Motoren elastisch aufgehängt. Die Leistungsübertragung vom Achsantriebsmotor auf den Radsatz erfolgt über ein einfaches Stirnradvorgelege mit Geradverzahnung.

Die Lokomotive ist mit einer Mehrfachsteuerung ausgerüstet, so daß mehrere zusammengekuppelte Einheiten von einem einzigen Führerstand aus gesteuert werden können.

Beide Stirnseiten der Lokomotive sind mit je zwei kombinierten Signallaternen versehen. Durch Umschaltung zeigen sie weiß oder rot als Zugspitzen- bzw. Zugschlußsignal. Außerdem ist über den Stirnfenstern ein regelbarer Scheinwerfer angeordnet.

Eine selbsttätige durchgehende Druckluftbremse System Westinghouse ist mit Bremszylindern der Bauart Skoda NO ausgerüstet und wirkt zweiseitig auf alle Radsätze der Lokomotive. Außerdem ist eine direkt wirkende Zusatzbremse sowie eine Handbremse eingebaut. Ein Verdichter der Type K 2 versorgt nicht nur



Bild 1 Diesellokomotive der Baureihe T 678.0

Foto: ČKD, Praha

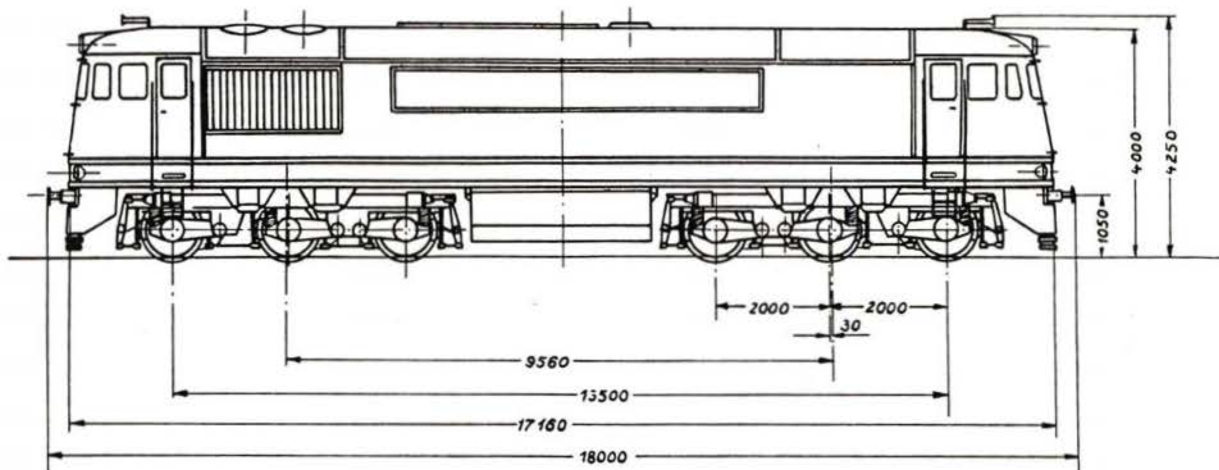


Bild 2 Maßskizze der Diesellokomotive der Baureihe T 678.0

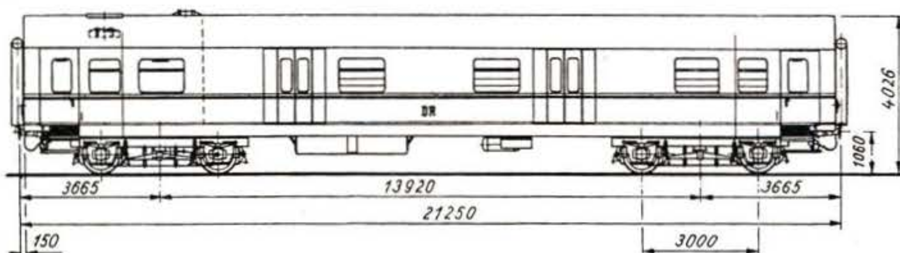
die selbsttätige Zugbremse und die direkt wirkende Lokomotivbremse, sondern liefert auch eine ausreichende Luftmenge für alle druckluftbetätigten Hilfseinrichtungen.

Die in Brno ausgestellte Standardausführung der Lokomotive ist nach den geltenden tschechoslowakischen Maschinenbau- und Elektronormen (ČSN und ESČ) gebaut.

Das Fahrzeugumgrenzungsprofil der Lokomotive entspricht den zwischenstaatlichen europäischen Vereinbarungen nach ORE.

Literatur:

Katalog des Ministeriums für Maschinenbau der ČSSR, Prag 1962.
Katalog der tschechoslowakischen Erzeugnisse auf der Internationalen Messe in Brno 1962.



Im Heft 3/63 stellten wir unseren Lesern die 2-, 3- und 4-achsigen Rekowagen der DR vor, zu denen der hier abgebildete Gepäckwagen gehört. Auf die Schnelle hat ihn Herr Hans Köhler für uns abgezeichnet. Die Frontpartie gleicht denen der Wagen im Heft 3/63, Seite 66. Daten und Anschriften des Reko-Gepäckwagens: 644–153, Pw 4ge, 32,8 t, Lademasse 10 t, Tragf. 10,5 t, Ladefl. 36,0 m².

Zeichnung: H. Köhler, Erfurt

Warum Herr Zeppmeise Selbstmord verübte

Von COBRA

Unsere Arbeitsgemeinschaft war noch jung an Jahren, als Herr Emmerich Zeppmeise unser Vereinszimmer im Restaurant „Zur Eisenbahn“ betrat und mit kalter leidenschaftsloser Stimme seine Aufnahme beantragte. Er sei willens, uns mit seinen wissenschaftlichen Erkenntnissen und überragenden Fähigkeiten auf allen Gebieten des modernen Modelleisenbahnwesens auf den rechten Weg zu führen und uns von allen unwissenschaftlichen Schlacken laienhafter Spielereien zu befreien.

Schon bei diesen seinen ersten Sätzen beschlich mich ein ungutes Gefühl. Herr Zeppmeise sprach im Tonfall eines alten Grammophons aus dem Jahre 1817 – nur mit dem Unterschied, daß einem Grammophon keinerlei Überheblichkeit und Arroganz anzumerken ist.

Von Beruf war Zeppmeise Buchhalter. Er rauchte nicht, trank nur Selters und bezeichnete sich selbst als überzeugten Junggesellen. Diese „Überzeugung“ rührte wohl von der Tatsache her, daß alle Damen näheren Umgang mit Zeppmeise ängstlich vermieden.

Obwohl er höchstens 50 Jahre alt war, trug er nur schwarze Anzüge, eine randlose goldene Brille und eine passable Glatze, die sich stets enorm rötete, wenn er äußerlich kalt, jedoch innerlich wütend war. Ich habe seine Platte eigentlich nie anders als gerötet gesehen. Sein Lieblingswort war „exakt“.

Von dem Tage an, als das Unglück Zeppmeise in unsere AG führte, ging alle Arbeitsfreude und Kameradschaft langsam aber sicher zum Teufel. Zur Neige ging auch die Freude am ständigen Experimentieren, die alle Modeller so eng verbindet.

Wir konnten aufbauen, was wir wollten, wir konnten planen, was wir wollten, wir konnten ausarbeiten, was wir wollten – Zeppmeise quatschte uns immer dazwischen. Ewig blickte er verächtlich auf unser Tun und Werken herab und bewies uns mit wohlgesetzten Worten, daß wir allesamt Laien und Idioten seien. Alles, was wir machten, war ihm nämlich nicht „exakt“ genug.

Als erster blieb unser Senior, der vierundsiebzigjährige Professor Seidel, unserer AG fern. Er hatte es einfach satt, sich fortgesetzt von Zeppmeise herablassend „junger Freund“ titulieren zu lassen. Dann fehlten plötzlich auch Heinz und Willy – zwei prima Jungen von sechzehn Jahren, die bisher mit Liebe und Hingabe mit uns gearbeitet hatten. Zeppmeise hatte ihnen wiederholt erklärt, daß sie viel zu grün und zu dumm seien, sich mit der Wissenschaft des Modelleisenbahnbaus zu befassen.

Selbst Ingenieur Winzer kehrte uns schließlich den Rükken. Er hatte in jahrelanger mühseliger Arbeit das Modell der ersten amerikanischen Lokomotive maßstabgetreu nachgebaut. Eine herrliche Lok mit riesigem Kuhfänger und ellenlangem Schornstein – die putzigen Passagierwagen selbstverständlich alle offen. Um das Rumpeln und Schüttern dieser alten Wagen naturgetreu nachzuahmen, hatte er die Achsen ganz leicht gekrümmt. Jedem Modeller schlug das Herz höher, wenn das Zügle ratternd und schlingernd über die aus Ostseesand gebildete Prärie hopste.

„Dumme Spielerei! Unnütze Zeitverschwendung! Angebogene Achsen – wo gibt's denn so was! In den Müllkasten mit dem Ding – das ist eine Schande für unsere AG, weil es einfach nicht exakt ist!“ meckerte Zeppmeise.

Da packte unser Ingenieur wortlos sein kleines Kunstwerk ein, blickte Zeppmeise noch einmal an, als ob er ihn mit der Ölkanne erdolchen wollte, und verließ das Lokal.

Aber damit noch nicht genug. Durch Zufall erfuhren wir, daß unsere AG bei allen einschlägigen Modellbaufirmen in den Ruf eines unausstehlichen Querulantenvereins gekommen war. Anlaß dazu hatte Zeppmeise gegeben, der ohne unser Wissen die besagten Firmen fortgesetzt mit Protestschreiben bombardierte und an allen ihren Erzeugnissen etwas herumzunörgeln hatte. Bei der Lok der Baureihe 50 war der Schornstein um 0,8 mm zu hoch, bei dem Südfrüchtewagen Nr. 159/65 war in der grünen Aufschrift „von Saboteuren des Modelleisenbahnbaus“ der mittlere Balken eines E abgekratzt worden ... und so weiter und so fort. Unterschrift AG Sowieso, i. A. Zeppmeise.

„Willst du warten, bis er uns unsere AG restlos zerkloppt?“ fragte ich aufgebracht unseren Vorsitzenden. „Die Frechheit mit den Briefen genügt doch bestimmt, um ihn 'rauszufeuern!“

„Ich weiß nicht ...“, sagte unser Vorsitzender zögernd. „Wir können niemand seine Kritik verbieten ..., und vielleicht hat er mit unserer AG-Unterschrift nur sagen wollen, wo er Mitglied ist ..., und schließlich nimmt gerade er alles so streng von der wissenschaftlichen Seite ... Du mußt doch morgen bei ihm Beitrag kassieren. Rede doch mal mit ihm. Aber bitte ruhig und sachlich, schnauz' ihn nicht etwa an, er ist sehr sensibel ...“

Anderen Tages empfing mich Zeppmeise recht unwirsch – wie immer, wenn es sich um Beitragszahlungen handelte. Erst als ich ihn heuchlerisch bat, mir doch endlich einmal seine exakt-wissenschaftliche Anlage vorzuführen, damit ich daraus etwas fürs ganze Leben lernen könne, wurde er gnädiger und führte mich auf den Dachboden seines Einfamilienhauses. Was ich dort sah, trieb mir die Tränen in die Augen.

Auf den kahlen schmutzigen Dielen lag ein Schienenoval von etwa 2,5 m Länge und etwa 1,5 m Breite. Darin lag noch ein zweites Oval, das mit dem großen lediglich durch eine einzige kümmerliche handbetriebene Weiche verbunden war. Im Innenraum stand neben dem Gleis eine trübselige Zigarrenkiste.

„Das ist der Bahnhof, junger Freund!“ erklärte Zeppmeise. „Ich vermeide alles, was Spielereien sind. Ich verfüge über je einen D-Zug und je einen Güterzug, die ich nach exakt-wissenschaftlichen Methoden verkehren lasse. Hier – und das ist das große Geheimnis meiner Erfolge!“

Damit überreichte er mir feierlich ein kleines Notizbuch. Es war ein primitiver Fahrplan, den sich Zeppmeise selbst zusammengeschustert hatte. Der Güterzug hielt im Abstand von exakt 20 Minuten vor der Zigarrenkiste ..., der D-Zug exakt alle 30 Minuten. Auf einem Stuhl standen drei alte Wecker. „Ich achte bei meiner Arbeit auf allergrößte Pünktlichkeit!“ sagte Zeppmeise stolz und fügte hinzu: „Leider können die Mitglieder der AG in der nächsten Woche nichts Neues von mir lernen. Ich muß am Mittwoch dienstlich nach Leipzig.“

In diesem Augenblick wurde mir klar, daß ich diesen Scharlatan Zeppmeise töten mußte. Mit dem Hammer ist so was leider gesetzlich verboten – aber was tötet besser als Lächerlichkeit? Ich beschloß, Zeppmeise bis auf die Knochen zu blamieren.

Am nächsten Mittwoch versammelten sich unsere Mitglieder seit Wochen erstmalig wieder vollzählig. Auch der Professor, die beiden Jungen und der Ingenieur waren erschienen – weil ich sie von der Abwesenheit Zeppmeises unterrichtet hatte.

Zunächst berichtete ich den verdutzten Mitgliedern, welche exakt-wissenschaftliche Kleinkinderbahn ich auf Zeppmeises Dachboden vorgefunden hatte. Schon da verbreiteten sich Staunen und Entsetzen. Die Zigarrenkiste als Bahnhof wurde allgemein für abstrakte Kunst gehalten. Als ich den wissenschaftlichen Fahrplan beschrieb, erhob sich muntere Heiterkeit. Jetzt war die

Zeit reif, dem Nimbus des Scharlatans den endgültigen Todesstoß zu versetzen.

„Ihr wißt ja alle, wie ernst und korrekt Zeppmeise seine exakt-wissenschaftliche Arbeit als Modelleisenbahner genommen hat!" sagte ich schlicht. „Nun ruht er aus auf den Früchten seiner Erfolge — er hat nämlich in meiner Gegenwart Selbstmord begangen. Einen Selbstmord, der so folgerichtig und konsequent war wie sein ganzes exakt-wissenschaftliches Leben ..."

Ich muß gestehen, daß den Anwesenden nicht viel Trauer anzumerken war.

„Er stoppte den um 16.30 Uhr einlaufenden D-Zug an dem Zigarrenkistenbahnhof und begann dann mit mir um den Beitrag zu feilschen. Darüber vergaß er den um 16.40 Uhr fälligen Güterzug. Er ließ den D-Zug nicht abfahren, stellte auch die Weiche nicht, und so krachte der Güterzug hübsch auf den D-Zug und brachte ihn zum Entgleisen", sagte ich grinsend. „Ich habe dann zu dem erstarrten Zeppmeise gesagt: ‚Das ist eine gewaltige Zugkatastrophe, mein Lieber! Vier Wagen aus den Gleisen geworfen — mindestens 50 Tote! Die Alleinschuld trägt offensichtlich der Fahrdienstleiter, der den exakt-wissenschaftlichen Fahrplan nicht beachtete und die Weiche zu stellen vergaß. Darauf steht Zuchthaus bis zu 15 Jahren!'

‚Das halte ich nicht aus!' stöhnte da Zeppmeise, legte sich quer über die Schienen und befahl mir, die Güterlok über ihn hinwegbrausen zu lassen. So setzte er seinem verpfuschten Leben ein gewaltsames, aber exaktes Ende und ..."

Weiter kam ich nicht. Die Versammelten weinten — allerdings vor Lachen. Der Schwindel paßte zu Zeppmeise wie eine Schnellzuglok aufs Auge.

„Ich gehe! Ich trete aus!! Niemals wird die AG meinen Verlust verschmerzen!!!" drohte Zeppmeise eine Woche später, als man ihm seine Entlarvung aufs Butterbrot geschmiert hatte. Eine Woge des Gelächters spülte ihn durch die Tür.

Niemals hat unsere AG einen solch entsetzlichen Verlust fröhlicher verschmerzt als diesen.

LOKBILD-ARCHIV

Im Lokomotivbild-Archiv Gerhard Illner, Leipzig N 22, Pölitzstraße 20, sind die Serien 49 und 50 erschienen. Folgende Lokomotiven sind in den Serien enthalten:

Serie 49

Elektrische Lokomotive ÖBB 1245.514
vor 1938 ÖBB 1170.214 — von 1938–1945 DR 45 214
Achsfolge Bo'Bo' — Vmax 80 km/h
Stundenleistung 1600 kW bei 47 km/h–15 kV/16 2/3 Hz.
Archiv-Nr. 126–12

Dieselhydraulische Lokomotive V 100^1
Achsfolge B'B' — Leistung 1100 PS–Vmax 90 km/h
Archiv-Nr. 117–11

Schmalspurlokomotive Baureihe 99^{56}
Achsfolge B n-2 — Betriebsgattung K 22.6
1000 mm Spur
Archiv-Nr. 1118–11

Güterzugtenderlokomotive Baureihe 95^0
Achsfolge 1'E 1' — Betriebsgattung Gt 57.19
frühere pr. T 20
Archiv-Nr. 1115–35

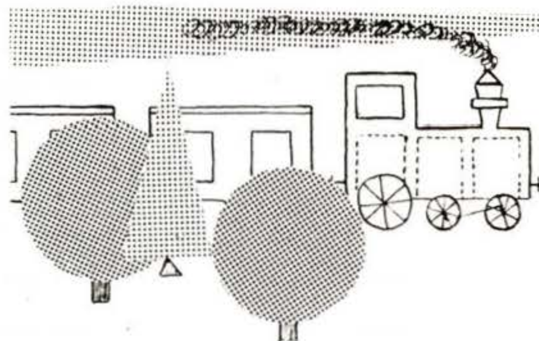
Serie 50

Elektrische Lokomotive Baureihe E 41
Achsfolge Bo'Bo' — Vmax 120 km/h
Stromart 15 kV/16 2/3 Hz — Baujahr 1956 —
für Wendezugbetrieb eingerichtet.
Archiv-Nr. 1122–8

Dieselhydraulischer Fernschnelltriebwagenzug VT 11^5
Achsfolge: Motorwagen B'2', Mittelwagen 2'2'
Leistung der Motorwagen je 1100 PS–Vmax 140 km/h
Baujahr 1957
Archiv-Nr. 1132–9

Schnellzuglokomotive Baureihe 03^{0-2}
Achsfolge 2'C 1' h-2 — Betriebsgattung S 36.17
mit Mischvorwärmeranlage.
Archiv-Nr. 1111–20

Industriebahnlokomotive
Achsfolge C n-2 — Allansteuerung
Werklok Nr. 2 des VEB Industriebahn Erfurt
früher Lok Nr. 6 der Nebenbahn Rinteln–Stadthagen.
Archiv-Nr. 1117–10

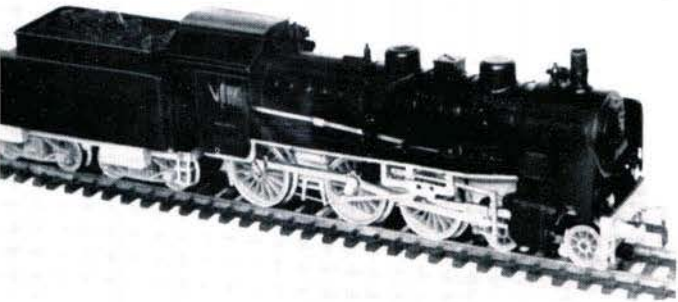






PIKO
MODELLBAHN

Selbst gebaut...



1



2

Bild 1 In der Nenngröße H0 baute sich Herr Wolfgang Richter diese Lok der Baureihe 38^{10-40} (preußische P 8). Die Radsätze stammen von der Piko-Lok BR 23. Ein Gützold-Motor treibt über ein Schneckengetriebe (1 : 32) den mittleren Radsatz an

Bild 2 Ebenfalls ein Eigenbau von Herrn Richter ist die H0-Lok der Baureihe 23^{0}. Sie entstand in den Jahren 1956/57 nach einer Maßskizze im Lokarchiv unserer Zeitschrift

Fotos: W. Richter, Reinsdorf/Zwickau

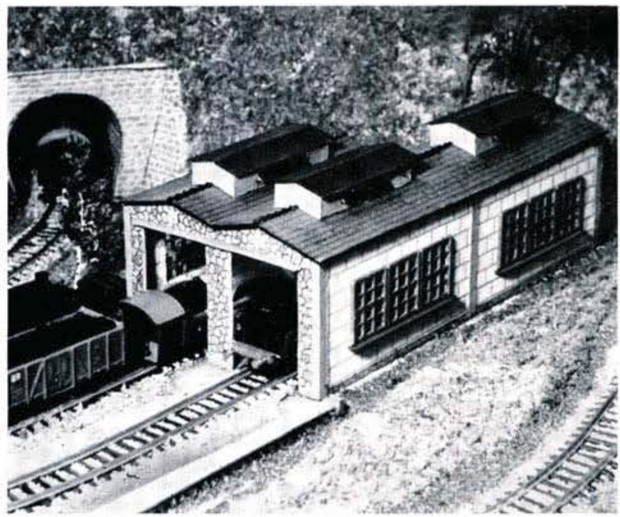
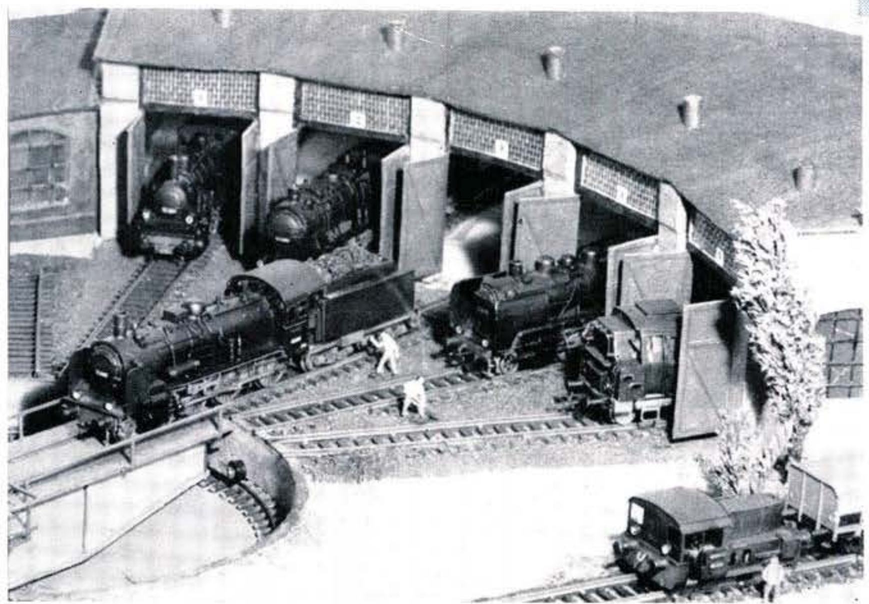
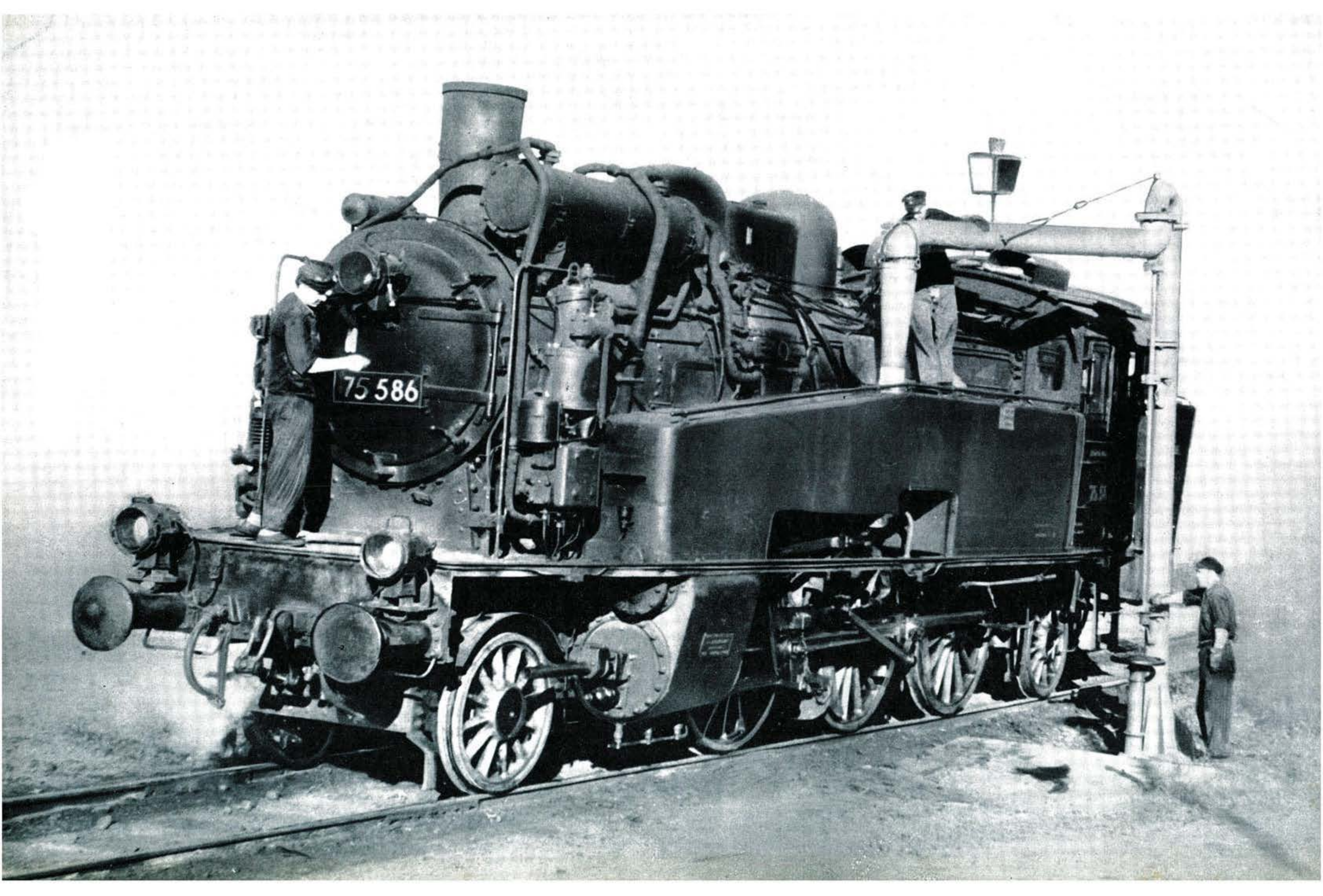


Bild 3 Hans Weber bastelte sich in der Nenngröße TT diesen netten Lokschuppen passend für eine Lok der Baureihe 23^{10} und eine Lok der Baureihe 81 Foto: H. Weber, Berlin

Bild 4 Lokomotivschuppen, Lokomotiven und die Drehscheibe entstanden unter den geschickten Händen von Herrn Rudolf Wüchner in der Nenngröße H0 Foto: R. Wüchner, Gera




75 586